

جامعة القاهرة
معهد البحوث و الدراسات الافريقية
قسم الجغرافيا

العواصم في غربي إفريقيا

(دراسة في جغرافية المدن)

Capitals in Western Africa Study in Urban Geography

رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في الدراسات الإفريقية
من قسم الجغرافيا

إعداد
إيناس فؤاد حجازي غبور

تحت إشراف

أ.د / فاتن محمد محمد البنا

أستاذ الجغرافيا
ووكيل معهد البحوث و الدراسات الإفريقية
جامعة القاهرة

القاهرة
٢٠٠٨م



جامعة القاهرة
معهد البحوث و الدراسات الإفريقية
قسم الجغرافيا

العـــــواصـــم فـــي غـــربي إفـــــريـقــــــيا

(دراســة في جـغــرافيـة الـمــد ن)

Capitals in Western Africa Study in Urban Geography

رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في الدراسات الإفريقية
من قــسـم الجــغـرافـيا

إعداد
إيناس فؤاد حجازي غبور

تحت إشراف

أ.د / فاتـن محـمـد مـحمـد البـــنـا

أستاذ الجغرافيا
ووكيل معهد البحوث و الدراسات الإفريقية
جامعة القاهرة

القاهرة
٢٠٠٨م

بسم الله الرحمن الرحيم

" من عمل صالحا من ذكر أو أنثى و هو مؤمن فلنحيينه حياة طيبة

ولنجزينهم أجرهم بأحسن ما كانوا يعملون "

صدق الله العظيم

سورة النحل: الآية (٩٧)

شكر و تقدير

بعد حمد الله عز وجل وشكره والثناء عليه ، تتقدم الطالبة بأسمى آيات الشكر و التقدير إلى أستاذتها و معلمتها ، **الأستاذة الدكتورة/ فاتن محمد البنا** ، أستاذ الجغرافيا البشرية ووكيل معهد البحوث و الدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة على ما أفاضت به من توجيهات سديدة وما تفضلت به من مد يد العون للطالبة في امدادها بالمراجع والأبحاث العلمية التي أفادت البحث، وما تكبدته من عناء و مشقة في متابعة الطالبة طوال مراحل إعدادها للبحث بالنصح و التوجيه والارشاد و المراجعة و التصويب.

كما تسجل الطالبة شكرها وتقديرها لجميع أساتذتها بقسم الجغرافيا بمعهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة، على ما قدموه للطالبة من دعم وتشجيع ، وتتقدم بخالص التقديروالعرفان للأستاذ الدكتور/ **سليمان عبدالستار خاطر**، والأستاذة الدكتورة/ **عزيزة محمد علي بدر** ، على ما قدموه من مساعدات صادقة للطالبة و امدادها بالمراجع والأبحاث التى يسرت لها اعداد البحث و ما تفضلا به من توجيهات و نصائح علمية كانت عونا لها في إعداد البحث. كما تسجل الطالبة شكرها أيضا لجميع العاملين بمكتبة معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة ومكتبات المركز الديموجرافي والبنك الدولي والأمم المتحدة ،و سفارة نيجيريا بالقاهرة والجمعية الجغرافية المصرية والجامعة الأمريكية، والمكتبة المركزية بجامعة القاهرة ، نظير ما قدموه للطالبة من عون صادق في إمدادها بالعديد من المراجع والدراسات المسحية، إلى جانب الدوريات والأبحاث والبيانات الإحصائية الخاصة بهذا البحث.

كما تسجل الطالبة شكرها إلي كل من قدم لها يد العون و المسانده من زملائها المعيدين والمدرسين بقسم الجغرافيا وبالأقسام الاخرى بمعهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة.

و في النهاية لا يسع الطالبة إلا أن تتقدم بالشكر إلى كل من ساهم و قدم يد العون والمساعدة في جميع مراحل إعداد هذا البحث، جزى الله الجميع خير الجزاء.

و الله ولي التوفيق

جامعة القاهرة
معهد البحوث و الدراسات الإفريقية
قسم الجغرافيا

الإجـازة

أجازت لجنة المناقشة رسالة " العواصم في غربي إفريقيا (دراسة في جغرافية المدن)"

المقدمة من الطالبة : ايناس فؤاد حجازي غبور.

للحصول على درجة الماجستير في الجغرافيا البشرية "**بتقدير ممتاز**" و ذلك بعد مناقشتها مناقشة علنية بتاريخ ٢٠٠٨/٦/٢٩ م.

و قد التزمت الطالبة بإدخال التعديلات التي أشارت إليها لجنة المناقشة و الحكم على الرسالة و التي تكونت من:

- الأستاذ الدكتور / سليمان عبدالستار خاطر ، أستاذ الجغرافيا البشرية – معهد البحوث و الدراسات الإفريقية – جامعة القاهرة.
- الاستاذ الدكتور / فتحي محمد مصيلحي ، أستاذ و رئيس قسم الجغرافيا– كلية الآداب– جامعة المنوفية.
- الاستاذة الدكتورة / فاتن محمد البنا ، أستاذ الجغرافيا البشرية ووكيل المعهد للدراسات العليا و البحوث – معهد البحوث و الدراسات الإفريقية– جامعة القاهرة.

المشرف

الأستاذة الدكتورة

فـاتن محـمـد محـمـد البنـا

إمضاء

٢٠٠٩ / ٧ / ١٢

جامعة القاهرة
معهد البحوث و الدراسات الإفريقية
قسم الجغرافيا

ملخص باللغة العربية

الاسم: إيناس فؤاد حجازي غبور

تاريخ و جهة الميلاد: ١٩٧٦/١٢/٢١ - أجا - محافظة الدقهلية- جمهورية مصر العربية

الدرجة : ماجستير في الجغرافيا

التخصص: جغرافيا بشرية (جغرافية المدن)

عنوان الرسالة: العواصم في غربي إفريقيا: (دراسة في جغرافية المد ن)

تحت إشراف

أ.د / فاتن محمد محمد البنا

أستاذ الجغرافيا، ووكيل معهد البحوث و

الدراسات الإفريقية - جامعة القاهرة

القاهرة

٢٠٠٨م

ملخص الرسالة

تمثل العواصم قمم اللاندسكيب الحضاري و أعلى مرتفعاته فى الأنظمة الحضرية لدولها ، وتعد دراسة المدن العواصم على جانب كبير من الأهمية ضمن موضوعات جغرافية المدن ، خاصة مع زيادة الاهتمام والتركيز على معالجة قضايا المدن ،بعد أن تفاقمت مشكلاتها فى العالم الثالث. و يعتبر غربي إفريقيا من أقدم الأقاليم التى ظهرت بها الحضرية فى القارة بعد شمال إفريقيا، كما يعد من أقدم الأقاليم التى عرفت التنظيم السياسي و الإداري و نشأة العواصم الوطنية للممالك و الإمبراطوريات المبكرة قبل الوفود الاستعمارى.

تتضمن الدراسة ستة فصول تسبقها مقدمة و تنتهى بخاتمة تتضمن تحليل أهم النتائج والتوصيات التى توصلت وانتهت إليها الدراسة ،و يليها ملاحق الرسالة و قائمة المراجع العربية و غير العربية .

ناقش الفصل الأول التاريخ الحضرى لعواصم غربي إفريقيا، وتتبع نشأة و تطور العواصم فى غربي إفريقيا خلال المراحل التى ارتبطت بتاريخها الحضرى، مع مناقشة العوامل والدوافع التى وقفت وراء عمليات النمو ووجهتها خلال المراحل المختلفة ، وخلصت دراسة الفصل الأول إلى عمق جذور الحضرية فى غربي إفريقيا و الذى عرف العواصم السياسية والمراكز التجارية الكبرى منذ وقت مبكر سبق الوفود الاستعمارى ، وأظهرت دراسة عوامل نشأة المدن العواصم و تطورها ، اعتمادها فى نهوضها و استمرارها على تجارة القوافل عبر الصحراء خلال مراحل النشأة الأولى ، و تركزها حول موارد المياه و التربات الصالحة للزراعة على حافة السهل العشبي و الغابة مثل " تمبكتو و جاو و كانو و سكوتو " ، بينما تركزت العواصم الأصغر خلال مراحل النشأة الأولى فى نطاق الغابة معتمدة على ممارسة السكان للحرف والصناعات اليدوية " الخشب و القماش و المعادن " وعلى ممارسة التجارة مع السفن عبر المحيط الأطلنطي ،و من أهم هذه المراكز "أبومى و كوماسى و ألادا "، وأوضحت دراسة المرحلة الثانية اعتماد عواصم غربي إفريقيا التى نشأت خلال الفترة الاستعمارية على عدة عوامل أهمها التنظيم الادارى و السياسي للوحدات الاستعمارية ، وتأسيس الموانىء و ربطها بشبكة طرق برية و سكك حديدية بأنحاء المستعمرات فقد أتاحت المواقع الساحلية للمدن سهولة الاتصال و استغلال الموارد الطبيعية فى الوحدات الاستعمارية ، و مثلت شبكة العواصم خلال الفترة الاستعمارية قاعدة ارتكزت عليها شبكة المدن بعد الاستقلال.

وتناول الفصل الثانى دراسة المواقع و المواضع للعواصم الحالية فى غربى إفريقيا ، وركز على شرح صورة التوزيع الجغرافى الحالى للعواصم و محاور و خطوط التوزيع ، ومدى ارتباطها بالعديد من العوامل و المتغيرات التى غيرت من الصورة العامة للتوزيع الجغرافى للعواصم ، و تبين من دراسة مواقع و مواضع عواصم غربي إفريقيا أنها تحتل أبرز وأكثر النقاط أهمية فى دول غربي إفريقيا، و على الرغم مما تتمتع به معظم مواقع العواصم من أهمية نسبيه إلا أن الكثير منها قد ورث مواضع سيئة تتعلق بظروف وخصائص موضعية السيئة مثل (تعرض بعضها لمشكلات الفيضان و سوء التصريف و التعرض للمخاطر الطبيعية مثل الزلازل) و هو ما لا يتلاءم مع طبيعة الدور الذى تلعبه تلك المدن ، وقد اتضح من دراسة صورة التوزيع الجغرافى ارتكاز شبكة توزيع العواصم الحالية على قاعدة العواصم الاستعمارية السابقة فى معظمها ، و تبين من الدراسة عمق ظاهرة حركة و هجرة العواصم فى غربي إفريقيا ، وتأثيرها فى التحول الحضرى لشبكة توزيع العواصم ،كما أظهرت الدراسة أن عواصم غربي إفريقيا تقف على أعتاب تحول حضرى جديد نتيجة تطبيق سياسات اللامركزية والعودة بالعواصم نحو الداخل سعيا لتحقيق التوازن و عدالة التوزيع لعمليات التنمية .

ودرس الفصل الثالث النمو الحجمى لعواصم غربي إفريقيا ، و تم خلاله دراسة أحجام المدن العواصم و ما طرأ عليها وعلى معدلات نموها من تغيير خلال النصف الثانى من القرن العشرين وحتى ٢٠٠٥ ، كما درس الفصل الثالث الفئات الحجمية لعواصم غربي إفريقيا ،و التى انتهت دراستها إلى وقوعها بين ثلاث فئات حجمية "المدن مليونية، والمدن الكبرى وا لتي تمثل الفئة الوسطى والمدن الصغرى " ، وضمت الفئة المليونية نحو ثلث عدد العواصم و استحوذت على أكبر حجم من جملة سكان العواصم عام ٢٠٠٥، حيث ضمت الفئة فى مجموعها نحو ٨.٢٥٠ مليون نسمة من جملة ١٤.٥ مليون نسمة تقريبا عام ٢٠٠٥،كما تم خلال الدراسة قياس مدى تحقق التوازن الحضرى فى مقابل الهيمنة الحضرية للمدن العواصم فى دولها، من خلال تطبيق قانون المدينة الأولى و مؤشر الأولوية و قياس مدى انطباق قاعدة الرتبة و الحجم ، و أوضحت تلك القوانين انطباق قانون المدينة الأولى بشكل عام على الوضع الحضرى لأغلب عواصم غربي إفريقيا داخل دولها ، فى حين أظهرت الدراسة عدم تحقق و انطباق قاعدة زيبف " الرتبة و الحجم " و التى تكون أكثر تحققا فى الدول الصناعية المتقدمة ، مما يعكس عدم توازن

الأنظمة الحضرية داخل دول غربي إفريقيا وهيمنة طاغية للمدن الأولى ترتب عليها تفاقم العديد من مشكلات البيئة الحضرية .

و تعرض الفصل الرابع لدراسة خصائص التركيب الداخلي للعواصم فى غربي إفريقيا ، من خلال مناقشة عناصر مورفولوجية المدينة فى القسم الأول وهى "شكل الخطة ،المبانى ،شبكة الشوارع "و مدى تباينها قبل وبعد الاستقلال ، ودراسة تأثير المؤثرات الحضارية بأنواعها (الإسلامية والفرنسية ،البريطانية ،...) على النمط العمرانى للمدن و التى أفرزت شخصيات وأنماطا متفردة ، أمكن من خلالها تصنيف المدن طبقا لخصائص تركيبها ، بينما تناول القسم الثانى المناطق الوظيفية و التركيب الوظيفي فى الحيز الحضرى للعواصم فى غربي إفريقيا، وتحديد أهم المناطق الوظيفية داخل المدن ، و التى غلب عليها الاستخدامات الإدارية التي فرضتها وظيفة العاصمة ، وفى نفس الوقت استحوذت الاستخدمات التجارية على مساحات كبيرة نسبيا باعتبار الوظيفة التجارية لأغلبها ، بينما استعرض القسم الثالث تفاوت أنماط الاستخدمات السكنية داخل المدن وتأثرها بسياسات العزل السكنى خلال الفترة الاستعمارية وسياسات العزل الطبقي و الإقتصادى و العديد من المتغيرات الأخرى بعد الاستقلال.

و خصص الفصل الخامس لدراسة تحليلية لخصائص التركيب الداخلى لبعض العواصم الحالية فى غربي إفريقيا،حيث تم دراسة عناصر مورفولوجية بعض المدن(أكرا/دكار/نواكشوط) و التعرف على صورة تركيبها الوظيفي و تحديد أهم المناطق الوظيفية داخلها و تباين الأنماط السكنية فى كل منها،و تبين من الدراسة ارتباط بعض العواصم الساحلية في غربي إفريقيا بالنمط الشريطي أو الخطى، والذى وجهته ظروف الموقع الساحلى و شكل شبكة الطرق ، بينما ارتبط النمط الاشعاعى بالمدن العواصم فى مراحل الانفجار العمرانى وساعدت عليه شبكة الطرق الاشعاعية ،بينما خضعت الأجزاء القديمة فى المدن الاستعمارية للخطة الشطرنجية ، وفى المقابل تحررت المناطق الحديثة من النمط الشطرنجى واتبعت فى تخطيطها نمطا مخططا مختلطا، بينما أظهرت الدراسة غياب عمليات التخطيط الحضرى عن أحياء المناطق المتدهورة داخل المدن العواصم .

و تناول الفصل السادس أهم و أبرز المشكلات "الديموجرافية و مشكلات النمو و الزحف العمرانى والمشكلات البيئية والمشكلات الصحية و غيرها....) ، و استعرض أهم الإستراتيجيات و السياسات الموجهة نحو تنمية وتحسين البيئة الحضرية و حل مشكلاتها ، كما تم رصد بعضا من الحلول التى تبنتها

بعض العواصم فى مواجهة و معالجة بعض القضايا فى ظل برامج التخطيط الحضرى التى ترعاها الهيئات الدولية و المحلية، و أوضحت الدراسة أن عواصم غرب إفريقيا تقع جميعها تحت المعاناة من العديد من المشكلات، كما تبين من الدراسة وجود بعض الإستراتيجيات والحلول التى تبنتها الدول لتحسين البيئة الحضرية و مواجهة مشكلات العواصم بمساعدة و دعم من الهيئات الدولية (الأمم المتحدة و البنك الدولي) ، و اتضح من الدراسة أنه تم تنفيذ بعضا من مشاريع تحسين البيئة الحضرية للمناطق العشوائية كما فى "بماكو" ، "دكار" و"واجادوجو".

و تضم الرسالة عددا من الجداول و البيانات الإحصائية والتى تم شرحها ومعالجتها بالخرائط و الأشكال البيانية التى تفسر و توضح العديد من الظاهرات و العلاقات المرتبطة بموضوع البحث، فضلا عن نماذج لبعض صور القمر الصناعى باستخدام برنامج Google Earth التى تعرض خصائص بعض المدن و نماذج من مشكلاتها.

الفهارس

فهرس الموضوعات

فهرس الجداول

فهرس الأشكال

المقدمـــة

مقدمة

أوضح "جمال حمدان" أن دراسات جغرافية المدن قد تطورت في جوانب دراسة المونوجرافات التفصيلية و المدن المنفردة و غيرها تطوراً بعيد المدى ، غير أنه لا تزال دراسة الجوانب الإقليمية لتوزيع المدن بعيدة عن ذلك إلى حد كبير، و تعتبر الدراسات الإقليمية النوعية التي تنتخب طبقة معينة أو فئة بعينها كالعواصم أو الموانيء على جانب كبير من الأهمية، وتتعامل جغرافية المدن مع طبيعة التوزيع النقطي punctiform –punctual للظاهرة المدينة في هذه الحالة باعتبارها نقطاً لا نطاقات و بقعاً لا مناطق ، حيث إنها ظاهرة غير متصلة شديدة التقطع فضلاً عن تفاوتها الشديد والسريع في الأهمية والثقل نظراً لاختلاف أحجامها فتصبح مشكلة الانتخاب والاستثناء والتعميم والتقنين مشكلة معقدة .

على أنه من الممكن حل هذه المشكلة عن طريق فكرة الخطوط المدنية ،حيث يمثل كل خط في الأغلب رد فعل جغرافي لبعض الضوابط الأولية في الإقليم سواء تضاريسية أو جيولوجية أو حيوية أو اقتصادية ، ويجمع خط المدن سلسلة متصلة بدرجة أو بأخرى من نقط المدن جمعاً وظيفياً لا عفوياً لتصبح الدراسة بذلك دراسة في الموقع الجغرافي بمعناه الواسع، وعلى طول كل محور من الخطوط المدنية يمكن أن نسجل العنصر الديناميي في كل محور مدني رئيسي أي التحركات التاريخية ،وأن نحدد مراكز الثقل في كل محور مدني رئيسي عبر العصور ، كما يمكن أن تتتبع الدراسة تفاوت الأحجام و الأثقال للعواصم والتي تمثل أركان الشبكة و قمم اللاندسكيب الحضاري و أعلى مرتفعاته و تعد جزاءاً عضوياً لا يتجزأ من النسيج القاعدي العمراني في المنطقة (جمال حمدان ،١٩٦٤، ٩٩،١٠٠) .

أهمية وأسباب اختيار موضوع البحث:-

عرفت العاصمة والتي تعنى في اللغة " المانع و الحامي" في عهد هارون الرشيد عام ١٧٠هجرية ، وتم وضع أول نظام لها في الإسلام لكفاية متطلبات المصلحة العسكرية ، وأنشأ لهذه العواصم إدارة مستقلة سميت (إقليم العواصم و الثغور) في مواجهة الإقليم البيزنطي الذي يحاذى الحدود الشمالية للدولة الإسلامية ، وقد اختار للمدن والثغور إسم العواصم لأنها تعصم أرض المسلمين من عدوان البيزنطيين عليها، ثم تغيرالمفهوم الاصطلاحي في العصر الحديث ليشتمل على الخصائص و العناصر التالية التي يجب أن تتحقق في العاصمة :

(١) أن تكون العاصمة أكبر المدن حجماً سكانياً

(٢) أن تتصل العاصمة بالمدن الرئيسية

(٣) أن تكون مركزاً لسلطة المنطقة المحيطة ، ومقراً لإقامة الرؤساء و مقراً للأقسام الإدارية و منها يتسلم الحكام الإقليميون أوراق اعتماداهم و لها محاكم قضائية.

(٤) أن يتم تحديدها كعاصمة للبلاد و كجهة لرئاسة الدولة و مقراً لدواوين الحكومة و السلطات المتعلقة بها ضمن الدساتير في جميع الدول.

وتتفق التعاريف القديمة والحديثة على الأهمية الاستراتيجية للعاصمة، والتي تحددت طبقاً للمفهوم القديم في توفر متطلبات الحماية مثل الحصون و الأسوار والخنادق والأبراج و القلاع و في إمكانية إدارة الحرب و الصراع العسكري من ناحية ثانية ،و يتباين عنها المفهوم الحديث في تغير التكتيك الدفاعي للموقع ،فقد انتقلت العواصم من الموقع الهامشى القديم إلى الموقع المركزي حديثاً بعد تغير التكتيك الدفاعي من المواجهة الأمامية على التخوم إلى الدفاع من العمق من الموقع المركزي، و يرجع ذلك إلى تغير طبيعة الصراع الدولي من عالم تحكمه صراعات الإمبراطوريات بهدف التوسع إلى عالم أكثر استقراراً تضبطه المعاهدات و المواثيق الدولية ، وقد أسهم وجود أنماط مماثلة من المدن الدفاعية مثل الثغور و الرباطات و العسكر على هذا التحول في استخدام مصطلح العواصم ليطلق على المدن و الحواضر الرئيسية مقر الحكام والحكومات في مواقعها المركزية وخاصة أن أغلب هذه المرادفات كانت تقوم بوظائفها في التخوم و الهوامش (فتحى مصيلحي، ٢٠٠٠، ٢٤٣،٢٤٤)، و يتضح من ذلك أن الدراسة سوف تلتزم بتحديد العواصم باعتبار تعريفها الوظيفي ،و هو ما تعنيه العواصم السياسية الرسمية للدول و ليس المقصود من البحث العواصم الاقتصادية أو التي ترتبط بكونها المدينة الأولى وأكبر مدن الدولة أو مركزاً سكانياً أو ميناء تجارياً أو المدن العواصم السابقة ،حيث تستلزم هذه المعايير والمفاهيم إدخال العديد من المدن مثل (كوتنيو،كوماسى، بوبوديولاسو ،أبيدجان ، ولاجوس) و على الرغم من أهمية تلك المدن إلا أن مجال البحث لا يتسع لها ،كما يمكن أن تدرس تلك المفاهيم ضمن دراسات أخرى ، في حين أنه تم دراسة بعضها بالفعل دراسة تفصيلية ضمن دراسات سابقة مثل " لاجوس. و لا يقلل ذلك من حقيقة أن الوظيفة الإدارية والسياسية بمفردها لها جاذبية خاصة للعديد من الوظائف الأخرى التي تفرضها طبيعة مسئولياتها من جهة و طبيعة سكانها و مستواهم الثقافي و الاجتماعي و الاقتصادي من جهة أخرى .

فتعتبر المدن العواصم الموطن الحقيقي لحياة المدن الكاملة، وغالباً ما تحتكر من النمو ما يجعلها تسيطر على مرتبة المدينة الأولى، وفي نفس الوقت يجعلها تعانى من معظم المشكلات الناجمة

عن معدلات النمو السريعة و تداعياتها ،ويشير تزايد اتجاه سكان العالم نحو سكنى المدن بوجه عام في مختلف الأقطار وبخاصة في الدول النامية والتي تشهد معدلات نمو حضرى سريعة، أن المدن قد أصبحت هى النمط السائد، في مقابل تقلص الريف بما يوحى بأن سكان العالم في طريقهم للتحول لسكان مدن ، و لهذا كان الاهتمام بدراسة "جغرافية المدن" أكثر وضوحاً في مجال دراسة جغرافية العمران و خاصة دراسة المدن الكبيرة والمليونية والتي تتمثل في العواصم باعتبارها أبرز عناصر الحضارة المادية للإنسان.

و من هنا كانت دراسة المدن العواصم على جانب كبير من الأهمية ضمن موضوعات جغرافية المدن الإقليمية، خاصة مع زيادة الاهتمام والتركيز على معالجة قضايا المدن ،والتي تفاقمت مشكلاتها في العالم الثالث ، و قد جاء اختيار غربي إفريقيا والذي يتحدد و يضم طبقاً لتقسيم الأمم المتحدة عام ٢٠٠١ سبع عشرة دولة (بنين- بوركينا فاسو – الرأس الأخضر –كوديفوار – جامبيا – غانا – غينيا – غينيا بيساو – ليبريا – مالي – موريتانيا- النيجر – نيجيريا – السنغال – توجو- سيراليون – سانت هيلانه) لعدة أسباب:

- يتميز غربي إفريقيا بتعمق جذوره الحضرية ،فيعد من أقدم الأقاليم التي ظهرت بها الحضرية ولا يسبقه في ذلك سوى شمال إفريقيا، حيث تشير دراسات الأصول الحضرية لوجود دلائل للاستيطان البشرى في عديد من المواقع في غربي إفريقيا غرست بذور العمران والحضرية منذ عصور تسبق نهوض الحضارات و الإمبراطوريات القديمة ،و التي اتضح أثرها منذ القرن الثامن فقد عرف غربي إفريقيا مدناً عامرة وطنية النشأة مثل مدن اليوروبا ، كما نهضت به العديد من المدن العواصم للممالك القديمة مثل" تمبكتو، كانو ، جاو" .
- يعتبر غربي إفريقيا من المناطق التي شهدت توافد العديد من المؤثرات الخارجية المختلفة التي تركت بصمات واضحة على مراكزه العمرانية ،مما يمثل مجالاً خصباً لظهور أنواع مختلفة من المدن تتباين خصائص مظهرها و مورفولوجيتها طبقاً لتلك المؤثرات.
- تعتبر العواصم أهم أشكال الاحتواء الحضري ،و التي ارتبط ظهورها في غربي إفريقيا بأداء الوظيفة الإدارية خلال مراحل تطور تاريخها الحضري، فضلاً عن العديد من الوظائف الأخرى غير أن الوظيفة الإدارية قد مثلت أهم عوامل نشأة المدن العواصم ، و في ظلها فإن أحجام وأنشطة تلك المدن سوف تبدو مرتبطة بما تفرضه تلك الوظيفة من مركزية للعاصمة، فتمثل تلك المدن غالباً أكبر المراكز العمرانية في دولها، و مراكز الإدارة و التمثيل السياسي وأهم المراكز الثقافية و الاقتصادية.

- يشكل النمو الحضري السريع مصدر قلق كبير في العديد من الدول النامية، و تستحوذ العواصم و المدن الكبرى على النصيب الأكبر منه ،مما يجعلها تعانى من تفاقم العديد من المشكلات الحضرية التي تهددها و تبعدها عن أداء الدور المنوط بها في عملية التنمية.

أهداف الدراسة:

و انطلاقاً من أهمية الموضوع يمكن تحديد أهداف الدراسة فيما يلي:

- التعرف على التطور التاريخي للعواصم في غربي إفريقيا ،و تبيان الأصالة التاريخية للحواضر القديمة ،ورصد المؤثرات المختلفة التي تركت بصماتها الحضارية و العمرانية و الاقتصادية على تلك المدن وصبغتها بطابع مميز و شخصية متفردة.

- إبراز شخصية العواصم المعاصرة من خلال دراسة مواقعها، ومواضعها، ودراسة أنماط توزيعها و الأسباب التي تقف وراء هذا التوزيع خلال فترات نموها و نشأتها ،و إلى أى مدى تكون العواصم كافية لخدمة بلادها أم أن الدولة هى العاصمة و لا تمثل الدولة إلا مجرد ضاحية شاسعة للعاصمة.

- دراسة التطور الحجمي للعواصم في غربي إفريقيا ،مع الاهتمام بتتبع النمو السريع لهذه العواصم نظراً لأهمية الدراسة الحجمية في الدراسات الحضرية ،والتي تفيد في بناء استراتجيات النمو الحضري من خلال التعرف على أحجام المدن والعوامل والمتغيرات المؤثرة في نمط التوزيع الحجمي لها، و دراسة ظاهرة هيمنة العاصمة وتأثيرها على مراكز العمران الأخرى في دولها و هل يبدو نمط المدينة الأولى المهيمنة في غربي إفريقيا متركزاً في العواصم أم أن هناك توازناً حضرياً داخل دولها

- التعرف على خصائص التركيب الداخلي ودراسة وتحليل مورفولوجية المدن طبقاً للمؤثرات العديدة التي تركت بصماتها عليها خلال الفترات التاريخية المتعاقبة، و محاولة تصنيفها طبقاً لتركيبها الداخلي إلى عدة أنماط تبعاً لأصولها الحضرية و طبقاً لعوامل نشأتها.

- تحديد المشكلات التي تعانى منها العواصم و ما يواجهها من تحديات ديموجرافيه و اجتماعية و اقتصادية نجمت عن النمو السريع ،وأدت لقصور الخدمات و ضعف أداءها ،و غيرها من المشكلات التي مثلت تحدياً حدا بعض الدول إلى تغيير موقع العاصمة كأحد الحلول و الاستراتيجيات الموجهة للتعامل مع تفاقم مشكلات البيئة الحضرية داخل المدن العواصم مثل نيجيريا، و كوديفوار ، فضلاً عن محاولة التعرف على السياسات و الاستراتيجيات و الجهود الموجهة للتعامل مع بعض المشكلات داخل العواصم سواء جهود بعض الهيئات الدولية مثل البنك الدولى ،أو الجهود المحلية و الذاتية التي تدعمها الدول في بعض الأحيان.

الدراسات السابقة:

تناولت بعض الدراسات الجغرافية منطقة البحث بالدراسة و تعد الدراسة الحالية استكمالاً للدراسات السابقة و مدخلاً لدراسات أخرى وتضم هذه الدراسات

١. مجموعة الدراسات التاريخية مثل دراسة- أحمد فتوح أحمد عابدين: الحواضر الإسلامية في غربي إفريقيا في القرنين السادس عشر و السابع عشر و تاريخها السياسي و الحضاري والاقتصادي ،ماجستير معهد البحوث و الدراسات الإفريقية،١٩٨٩. وتؤرخ الدراسة للحواضر و العواصم خلال العصور الوسطى والعواصم التي نشأت مع انتشار الإسلام، كما ناقشت دراسة محمد جمال الدين: انتشار الإسلام في غربي إفريقيا دراسة جغرافية ، ماجستير غير منشورة، معهد البحوث و الدراسات الإفريقية ، ١٩٧٥. ، و التي تناولت انتشار الإسلام في غربي إفريقيا و نشأة حواضر و عواصم غربي إفريقيا التي ارتبطت بالممالك و الإمبراطوريات في غربي إفريقيا قبل و مع انتشار الإسلام.

٢. و ركزت بعض دراسات العمران الحضري على دراسة العمران الحضري في بعض دول في غربي إفريقيا،مثل دراسة فاتن محمد البنا: مراكز العمران الحضري في نيجيريا ، دكتوراه غير منشورة، معهد البحوث و الدراسات الإفريقية ، ١٩٨٤ و التي ناقشت نمو و تطور مراكز العمران الحضري في نيجيريا، و تتبعت خلال الدراسة مراحل نمو و نشأة و تطور العاصمة النيجيرية السابقة لاجوس ،و دراسة وظائفها و استخدام الأرض بها و مشكلات البيئة الحضرية التي تعانى منها مدينة لاجوس و تطور فكرة نقل العاصمة إلى أبوجا ، بينما درس سيد قاسم :أنماط الاستيطان البشرى في موريتانيا ،دراسة جغرافية ،رسالة دكتوراه غير منشورة كلية البنات ،جامعة عين شمس،القاهرة ،١٩٩٠. و درس فيها العمران الحضري في موريتانيا مع دراسة لتطور و نمو المدينة الأولى نواكشوط، و دراسة استخدام الأرض بها حتى ١٩٨٠ ، كما تناول محمد محمد زهرة: المستوطنات البشرية في موريتانيا، الجمهورية الإسلامية الموريتانية، معهد البحوث و الدراسات العربية ، ١٩٧٨،و ناقش في جزء العمران الحضري في الدراسة نشأة مدينة نواكشوط العاصمة و التطور الحجمي لسكانها حتى ١٩٧٥ مع إشارة سريعة لبعض الجوانب المورفولوجية للمدينة .

٣. بينما تمت دراسة بعض دول غربي إفريقيا ضمن موضوعات الجغرافيا الإقليمية مثل دراسة سليمان عبد الستار خاطر: جمهورية بوركينا فاسو ، الموسوعة الجغرافية للعالم الإسلامى ، جامعة الإمام محمد بن سعود ، ١٩٩٧.و التي درس فيها الجغرافيا الإقليمية لدولة بوركينافاسو.

٤. و عالجت بعض دراسات جغرافية العمران و السكان بعضاً من جوانب العمران الحضري في غربي إفريقيا مثل- مقال سليمان عبد الستار خاطر: مدن غربي إفريقيا ،دراسة جغرافية تحليلية ، مجلة معهد الدراسات العربية ، العدد ١٤ ، ١٩٨٦ ،و التي عالج فيها التطور التاريخى و التوزيع الجغرافي لمدن غربي إفريقيا ،و دور العوامل الجغرافية في توجيه صورة شبكة توزيع المدن،و دراسة وسيم عبد الحميد عام١٩٩٤ والتي قدمت باللغة الإنجليزية ضمن سلسة دراسات معهد البحوث و الدراسات الإفريقية Abdel Hameed, W., Size and Growth Of Urban Population In Western Africa, African Studies, No.40, Institute Of African Research And Studies, 1994. و ناقشت الدراسة حجم و نمو السكان الحضر في غربي إفريقيا، واتبعت الدراسة تصنيف الأمم المتحدة عام ١٩٩١ في تحديد غربي إفريقيا، كما ناقش كل من حسن حسين الخولى: كثافة سكان الغرب الإفريقى بين المتغيرات و الأنماط ، نشرة البحوث و الدراسات الافريقية ، عدد ١٢، معهد البحوث و الدراسات الإفريقية ،١٩٨٣،ودرس محمد مدحت جابر: الهجرة اللبنانية السورية إلى غربي إفريقيا، منظور جغرافي، معهد البحوث و الدراسات العربية ، سلسلة الدراسات الخاصة، عدد ٢٨ ، ١٩٨٧ . ودرست عزيزة محمد على بدر: التحضر و الحضرية في أفريقيا، الموسوعة الأفريقية، المجلد الأول، جغرافيا، معهد البحوث و الدراسات الافريقية ، ١٩٩٧ . وتتبعت الدراسة اتجاهات ومعدلات النمو الحضري في إفريقيا وأقاليمها الجغرافية ودراسة ظاهرة الهيمنة الحضرية و أسبابها و خصائصها، كما عالجت الدراسة أهم المشكلات التي تعانى منها البيئة الحضرية في المدن الإفريقية ،و أهم الإستراتيجيات والسياسات المتبعة لمواجهة المشكلات الحضرية على مستوى القارة الأفريقية.

٥. ومن الدراسات الخاصة بدراسة مدينة منوجرافات دراسة :

- ASSANE SECK: DAKAR-METROPOLE OUEST-AFRICAINE.. Dakar: Institut Fondamental d'Afrique Noire,1970

و قدمت باللغة الفرنسية، و تم نشرها في كتاب عام ١٩٧٠ ،ودرست العمران الحضري "لدكار" وعالجت الدراسة المدينة من منظور الإقليم الحضري لدكار الكبرى و ملحقاتها. وغطت الدراسة السمات الجغرافية الحضرية المختلفة لدكار الكبرى ،وتعامل الجزء الأول من الكتاب مع الأنشطة الحديثة المختلفة (الإدارة، التجارة، الصناعة، النقل) وتأثير الفترة الاستعمارية على تحديد الوظائف في العاصمة ،بينماحلل القسم الثانى خصائص الموقع وتأثيرها على المظهر العمراني لداكار ،كما اهتمت

الدراسة بدراسة الميناء و التي أسست أثناء الفترة الاستعمارية و مثلت القطب الرئيسى للتنمية الاقتصادية وهمزة الوصل بين مركز الحكومة الاستعمارية الفرنسية ومستعمراتها الواسعة.

٦. أما عن الدراسات المتخصصة في الموضوع فتقتصر على المقالتين اللتين قدمهما جمال حمدان باللغة الإنجليزية:

1. Hemdan, G. , Capitals Of The New Africa, Economic Geography, Vol. 40, July 1964.
2. Hemdan, G. , Sizes Of African Capitals, Bulletin De La Societe De Geograghe De Egypt, T.3x VI , Le Caire, 1969.

و يناقش المقال الأول و الذي نشر عام١٩٦٤ عواصم إفريقيا الجديدة ،وتناول تصنيف عواصم إفريقيا من حيث نشأتها طبقا لأصولها الحضرية ومناقشة بعض الجوانب التي تتعلق بدراسة خصائص الموقع والموضع ،بينما عالج المقال الآخر عام ١٩٦٩ أحجام العواصم في إفريقيا ودراسة أنماطها و علاقة العواصم بالهيراركية الحضرية من خلال قياس مدى انطباق قوانين المدن و الهيمنة الحضرية .

٧. كما قدم حمدان في دراستة للمدينة العربية جزءاً عن المدن العواصم العربية و أحجامها و مواقعها "جمال حمدان :المدينة العربية، معهد الدراسات العربية، القاهرة، ١٩٦٤" ،وحدد خلال دراستة منهجاً للدراسات النوعية للمدن مثل العواصم و الموانيء ،و قد اعتمدت عليه الدراسة الحالية في أجزاء عديدة منها ،كما عالجت دراسة السيد خالد المطرى: دراسات في مدن العالم الإسلامي، دار النهضة العربية، بيروت ،١٩٨٩. في قسم منها العواصم الإسلامية و نشأتها و نمو أحجامها و أنماط الحجم و ضوابطه و هجرة العواصم و حركتها.

<u>مصادر الدراسة:-</u>

- اعتمدت الدراسة في مصادر بياناتها الأساسية على بيانات الهيئات الدولية مثل مطبوعات الأمم المتحدة التابعة لقسم الدراسات السكانية و أهمها بيانات و إصدرات:

U.N. , World Urbanization Prospects, The (2001, 2003 and 2005) Revisions, Department Of Economic And Social Affairs

- بالإضافة إلى بعض الدراسات الإحصائية و السكانية مثل إصدارات منظمة OECD التابعة للبنك الدولي

- مثل الدراسة الخاصة بالتحضر في غربي إفريقيا

Urbanization in West Africa, Local Ways and Local Thinking, OECD, 1993

- و أيضا الدراسة الخاصة بالبيانات الإحصائية للمحلات العمرانية و المدن الكبرى في غربي إفريقيا منذ ١٩٦٠ و حتى ١٩٩٠

Klasa, M. , Bontu, Settlement Pattern In West Africa, Long Term Perspective Study,Commentary on the database 1994, OECD, Jan.1998.

- بعض الدراسات المسحية السكنية و الاجتماعية التابعة لوزرات الإسكان في بعض الدول مثل الدراسة المسحية لوزارة الإسكان في غانا Ghana living standards survey, 2000

- كما تم الحصول على بعض الدراسات التخطيطية من سفارات الدول الإفريقية بالقاهرة، مثل الدراسة التخطيطية للعاصمة نيجيريا الفيدرالية "أبوجا"، في عام ١٩٩٢

- بالإضافة إلى البيانات المتاحة عبر المواقع الحكومية على شبكة المعلومات الدولية. و التي تم من خلالها تتبع وحصر للعديد من الدراسات التفصيلية والحقلية التي عالجت بعضا من خصائص و مشكلات عدد من عواصم غربي إفريقيا. بينما اعتمدت الدراسة على بعض الخرائط مدن مثل خريطة نيامى بمقياس رسم ١: ٢٠٠٠٠ و خريطة "منروفيا " بمقياس ١ : ١٥٠٠٠٠٠، بينما اعتمدت الدراسة في تحديث بيانات العديد من الخرائط على البيانات المتاحة عبر موقع ESRI data.com ، و استخدمت عددا من المواقع للحصول على صور فضائيه توضيحيه.

- بالإضافة إلى الاعتمادعلى جمع البيانات المكتبية و الدراسات والنشرات المتصلة بمنهج و موضوع الدراسة من (المكتبات المتخصصة مثل مكتبة الأمم المتحدة بالقاهرة و مكتبة البنك الدولي و مكتبة المركز الديموجرافي بالقاهرة ومكتبة سفارة نيجيريا بالقاهرة و مكتبة الجامعة الأمريكية و مكتبة الجمعية الجغرافية المصرية و مكتبة معهد البحوث و الدراسات الإفريقية) .

مناهج الدراسة:

تطلبت معالجة المدن العواصم طبقاً للدور الحيوي الذي تمارسه تداخل العديد من المناهج و الأساليب التي تحتاجها جوانب الدراسة :

١. استلزمت الدراسة اتباع المنهج التاريخى في محاولة لتفسير نشأة المدن العواصم و تطورها في غربي إفريقيا عبر الفترات التاريخية المتعاقبة، منذ القرون الميلادية الأولى و حتى ٢٠٠٥ م، في فترات ارتبطت بمراحل سبقت الاستعمار و تزامنت معه، ثم واصلت مسيرتها بعد نهايته ، كما رصدت الدراسة عبر المنهج التاريخي العوامل والمتغيرات التي تحكمت في عمليات نهوض و أفول العديد من العواصم و نموها ، ودراسة المراحل التاريخية التي مرت بها المنطقة و تأثير تلك الحقب

على المظهر العمراني للمدن ، وتباين صورة توزيع شبكة المدن العواصم و تحركها و هجرتها حتى استقرت في صورتها الحالية لمحاولة استقراء مشكلات العديد منها و خاصة التي ترتبت على استمرار بعض العواصم في آداء وظيفتها لحقب طويلة .

٢. استلزمت طبيعة التوزيع النقطي لظاهرة العواصم و التي تمثل ظاهرة غير متصلة شديدة التقطع تتفاوت فيما بينها في الأهمية و الثقل و الأحجام، أن يتم التعامل معها كنقاط منفردة أمكن معالجتها باستخدام أساليب المنهج الوصفي التحليلي ،واتباع أسلوب دراسة الحالات في معالجة البيانات ،والتي تعددت جوانبها وعلاقتها طبقاً لما أظهره جمع و تصنيف البيانات و تبويبها ومحاولة تفسيرها و تحليلها ،فقد أظهرت تلك البيانات أنه على الرغم من تمايز تلك المفردات إلا أن هناك أوجه تشابه عديدة بينها،و لهذا أمكن تعميم بعض النتائج في الحالات التي تجمعها جوانب مشتركة مثل الدور الوظيفي وظروف النشأة و الموقع الجغرافي العام ،و من جانب آخر أفرزت تلك البيانات أنماطا فريدة أمكن تصنيفها طبقا لظروف نشأتها و خصائص تركيبها ، بل و مشكلاتها المتشابهة في المدن التي تتشابه في خصائص موقعها الجغرافي العام " كالتعرض للفيضان ، أو ظروف الجفاف "

٣. استخدمت الدراسة الأساليب الكمية والإحصائية والكارتوجرافية في معالجة البيانات الإحصائية والأرقام و تحليلها و استخراج المؤشرات و تتبع دلالاتها و ربطها و تعليلها.

<u>صعوبات الدراسة:-</u>

- و قد واجهت الباحثة عدة صعوبات تتعلق بغياب و نقص البيانات الإحصائية و عدم وجود تعدادات حكومية يمكن الاعتماد عليها ، فلجأت الدارسة للاعتماد على بيانات الأمم المتحدة على الرغم من مثالبها التي تتعلق بتضارب الإحصاءات و البيانات، بالإضافة إلى صعوبات أخرى تتعلق بغياب التمثيل الدبلوماسي الرسمي لبعض الدول محل الدراسة و صعوبة الحصول على بيانات علمية دقيقة في حالات أخرى .

- تتعلق صعوبات البحث من جهة أخرى في أغلبها بطبيعة ونوع الدراسة في جغرافية المدن الإقليمية ، و التي تتعامل مع الظاهرة المدينة "العواصم" باعتبارها نقطاً لا نطاقات و بقعاً لا مناطق ،حيث إنها ظاهرة غير متصلة شديدة التقطع ،فضلا عن تفاوتها الشديد فأصبحت مشكلة الانتخاب و الاستثناء و التعميم و التقنين مشكلة معقدة.

- كما أدى نقص وغياب المادة العلمية والخرائط والبيانات ،فيما يتعلق بالدراسة التفصيلية لبعض عناصر البحث مثل بيانات استخدامات الأراضي والتركيب الداخلي، إلى توجيه الدراسة نحو انتخاب

واختيار بعض من النماذج ليتم دراستها دراسة تفصيلية كلما توافرت البيانات لذلك، كما جاءت بعض تلك البيانات غير محددة بالمدن بصفتها الإدارية ولكن تعدى المفهوم ليتسع وتشمل الدراسة منطقة المدينة الكبرى metropolitan area كما هو الحال في بعض بيانات أكرا الكبرى ودكار الكبرى ،حيث تشكل دراسة تلك المجتمعات العاصمية والمدن الكبرى بضواحيها صعوبة في دراستها ديموجرافياً و جغرافياً ،فربما تكون الدراسات المنفردة أكثر يسراً من تلك الدراسات المقارنة خاصة و أن الأولى تتعقد و تتشابك القضايا و المشكلات المتعلقة بها ،وقد أمكن استخراج بعض بيانات المدينة العاصمة من الدراسات كلما أمكن، في حين لجأت الدراسة إلى التعميم في أجزاء أخرى من المعالجة نظراً لقصور وغياب البيانات التفصيلية.

<u>عناصر الدراسة :</u>

تتكون الدراسة من ستة فصول تسبقها مقدمة و تنتهى بخاتمة تتضمن تحليل أهم النتائج التي توصلت وانتهت إليها الدراسة ،مع التركيز على أهم المشكلات و القضايا التي تواجة المدن العواصم و تعيق عمليات التخطيط و التنمية بل و تعيق تلك المدن الهامة ذات الطبيعة المتفردة عن أداء دورها المنوط بها :

- يتناول الفصل الأول تطور التاريخ الحضري لعواصم غربي إفريقيا ، والذي سوف تتبع خلاله الدراسة نشأة و تطور العواصم في غربي إفريقيا خلال المراحل التي ارتبطت بتاريخها الحضري، مع مناقشة العوامل و الدوافع التي وقفت وراء عمليات النمو ووجهتها خلال المراحل المختلفة .

- ويناقش الفصل الثانى دراسة المواقع و المواضع للعواصم في غربي إفريقيا الحالية ،والتي تغيرت صورتها بإضافة عواصم جديدة سواء التي أنشأت بعد الاستقلال أو تلك التي تم نقلها حديثاً ، كماسيتم دراسة صورة التوزيع الجغرافي للعواصم وخطوط و محاور التوزيع، ومدى ارتباطها بالعديد من العوامل و المتغيرات التي غيرت من الصورة العامة للتوزيع الجغرافي للعواصم.

- و يركز الفصل الثالث على دراسة النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا، وضوابطه مع التركيز على دراسة أثرالهجرة كأحد مكونات النمو الحجمي الهامة ذات التأثيرات والتداعيات العديدة و البعيدة المدى على الجوانب الديموجرافية و الاقتصادية و العمرانية في تلك المدن ،بينماسيناقش قسم آخرالفئات الحجمية لعواصم غربي إفريقيا، وخصص العنصر الثالث لقياس مدى سيطرة الهيمنة الحضرية للعواصم في مقابل تحقق التوازن الحضري للعواصم داخل دولها من خلال قياس مدى تحقق قوانين المدن (قانون المدينة الأولى و مؤشر الأولوية ،وقانون الرتبة و الحجم).

- و يدرس الفصل الرابع خصائص التركيب الداخلي للعواصم في غربي إفريقيا من خلال مناقشة عناصر مورفولوجية المدينة "شكل الخطة ،المباني ،شبكة الشوارع، ومحاولة رصد تباين التركيب الداخلي قبل و بعد الاستقلال ،و دراسة مدى تأثر النمط العمراني فى المدن العواصم استعمارية النشأة بالمؤثرات الحضارية الاستعمارية(الفرنسية ، البريطانية) و الإفريقية و الإسلامية ،بينما يتناول القسم الآخردراسة المناطق الوظيفية و التركيب الوظيفي في الحيز الحضري للعواصم في غربي إفريقيا ،و تحديد أهم المناطق الوظيفية داخل المدن، والتعرف على تفاوت أنماط بعض الاستخدمات داخل تلك المدن ،و مدى تأثرها بالسياسات الحضرية الاستعمارية والسياسات الحكومية و ما لحق بها من العديد المتغيرات الأخرى بعد الاستقلال.

- و خصص الفصل الخامس لدراسة تحليلية لخصائص التركيب الداخلي لبعض عواصم غربي إفريقيا الحالية ،و التي روعي في اختيارها أن توضح نماذج متباينة لأنماط من التركيب الداخلي للمدن طبقاً لاختلاف المؤثرات الاستعمارية (الفرنسية "دكار نموذجاً، و البريطانية "أكرا نموذجاً) والتي تختلف عن خصائص التركيب الداخلي للمدن المخططة بعد الاستقلال نواكشوط نموذجاً.

- بينما يعرض الفصل السادس أهم و أبرز مشكلات العواصم في غربي إفريقيا "الديموجرافية و العمرانية والبيئية "ومشكلات أخرى عديدة، ويتضمن استعراض أهم الاستراتيجيات والحلول المطروحة لمواجهة مشكلات العواصم في ظل استراتيجيات و برامج التنمية المستدامة التي تتبناها بعض الدول ، فضلاعن معالجة بعض القضايا في ظل برامج التخطيط الحضري مثل (تخطيط النقل الحضري،إعادة تخطيط المناطق العشوائية والمتدهورة) في بعض العواصم. و تضم الرسالة عددا من الجداول و البيانات الإحصائية والتى تم شرحها ومعالجتها بالخرائط و الأشكال البيانية التى تفسر و توضح العديد من الظاهرات و العلاقات المرتبطة بموضوع البحث، فضلا عن نماذج لبعض صور القمر الصناعى باستخدام برنامج Google Earth التى تعرض خصائص بعض المدن و نماذج من مشكلاتها.

List of Abbreviation

- **OECD** Organization for Economic Co-operation and Development
- **SSATP** Sub-Saharan Policy Transport Program
- **FCT** Federal Capital Territory
- **FCC** Federal Capital City
- **CETUD** Executive Council For urban Transport in Dakar
- **GPRTU** Ghana Private Road Transport Union
- **GCTU** Ghana Co- Operative Transport Union
- **JICA** Japan International Cooperation Agency
- **GAMA** Greater Accra Metropolitan Area
- **AMA** Accra Metropolitan Area
- **FCDA** Federal Capital Development Agency
- **GRA** Government Residential Area
- **CBD** Central Business District
- **ESRI** Environmental Systems Research Institute
- **HLM** مكتب السكن ذي الإيجار المعتدل
- **SICAP** Société Immobilière du Cap-Vert, a Agencé semi-public

الفصل الأول
التاريخ الحضري لعواصم غربي إفريقيا

أولاً:-نشأة و نمو عواصم غربي إفريقيا قبل الاستعمار (من القرن الخامس إلى القرن السادس عشر الميلادي)

١. عوامل نشأة المدن العواصم قبل الاستعمار

أ. العوامل الطبيعية : أثر خصائص البيئة الجغرافية

ب. العامل الاقتصادي: أثر تجارة القوافل عبر الصحراء

ج. العامل الديني: أثر الإسلام و الديانات التقليدية

د. العامل السياسي: نهوض و أفول ممالك و إمبراطوريات غربي إفريقيا

٢. خصائص وسمات المدن العواصم قبل الاستعمار

ثانياً: نشأة و نمو عواصم غربي إفريقيا في فترة الاستعمار(من القرن السادس عشر – إلى القرن التاسع عشر)

١. عوامل نشأة المدن العواصم في الفترة الاستعمارية

أ. أثر ظروف البيئة الطبيعية في نشأة العواصم في الفترة الاستعمارية

ب. العوامل الاقتصادية: (تجارة الرقيق، نشأة المواني ، النقل و المواصلات)

ج. العامل السياسي:تأثير الاستعمار الأوروبي الحديث في القرن التاسع عشر

٢. خصائص وسمات المدن العواصم خلال الفترة الاستعمارية

ثالثاً: نشأة و نمو عواصم غربي إفريقيا بعد الإستقلال

١. عوامل نشأة المدن العواصم بعد الاستقلال

أ. العامل السياسي: أثر حركات التحرر و الاستقلال

ب. دور الموارد الطبيعية و الاقتصادية

٢. خصائص و سمات العواصم التي نشأت بعد الاستقلال

الفصل الأول

التاريخ الحضري لعواصم غربي إفريقيا

تعتبر الدراسة التاريخية للمدن أساساً لا غنى عنه للدراسة الأصولية لهـا ،فكثيـرمن القـوانين والضوابط العامة لا يمكن استخلاصها إلامن خلال التاريخ، كذلك يصعب فهم المدينـة المعاصـرة دون دراسة الخلفية التاريخية لها.(جمال حمدان،١٩٦٠، ١٢٥) .

و تعد إفريقيا اليوم أقل قارات العالم تحضراً، و رغم ذلك عرفت المدن قبل أقاليم كثيرة في العالم، ويحلو للبعض الربط بين الحضرية واستعمار القارة، و هى رابطة لا ينهض عليها أى دليل ،إذ أن الدلائل العلمية تشير إلى أن القارة قد عرفت منذ العصور التاريخية العديد من المدن التي تعددت أنماطها (فـاتن لبنا، ١٩٩٧،٣٥٤). فقد استمرت حياة المدن فترة طويلة في غربي إفريقيا عنها في أى منطقة أخرى من القارة الإفريقية باستثناء مدن شمال إفريقيا ووادى النيل ، و شغلت بعض المدن مواضعها لأكثر مـن ١٥ قرناً من الزمان (سليمان خاطر، ١٩٨٦، ١٠٠) ، و قد عرفت إفريقيا جنوب الصحراء العمران التقليدي قبل الاستعمار، في النطاق المسمى بالنطاق السوداني ، و نمت معظم هذه المدن بين القرن العاشر و القرن التاسع عشر، و كما كان هناك مدنا نمت و انتهت بقيت بعض المدن حتى القـرن العشـرين و اكتسـبت أهمية، حيث مثلت بعض هذه المدن مراكز إدارية وعواصم سياسية للممالك والإمبراطوريـات و مواقـع عقديه للتجارة عند تقاطع الطرق التي امتدت إلى جميع الاتجاهات.(عزيزة بدر، ١٩٩٧، ٤٢٤)

وقد ظلت هذه العواصم ناجحة متألقة حتى دخول الاستعمار الأوروبي، الذي كان له أثر عكسـي مدمرفكان على يديه وأدها واندثارها (جمال حمدان، ١٩٩٦،١٥٥) ويمكن أن نتنـاول دراسـة التـاريخ الحضري لنشأة العواصم غربي إفريقيا و تطورها عبر ثلاث مراحل:

أولاً: عواصم نشأت خلال فترة ما قبل الاستعمار، و هى فترة الممالك القديمة و حواضرها (منذ القـرن الخامس إلى القرن السادس عشر الميلادي).

ثانياً: عواصم نشأت في فترة الاستعمار (منذ القرن السادس عشر الميلادي إلى القرن التاسع عشر).

ثالثاً: عواصم ما بعد الاستعمار والتي نشأت بعد استقلال الدول(منذ منتصف القرن العشرين ١٩٦٠)

أولاً:-نشأة و نمو عواصم غربي إفريقيا قبل الاستعمار (في الفترة من القرن الخامس إلى القرن السادس عشر الميلادي):

لقد مثلت عواصم الممالك القديمة و الإمبراطوريات المدن الأقدم في غربي إفريقيا والتي نمت فيما بين القرنين الخامس و القرن السادس عشر ، وازدهرت بشكل خاص منذ القرن العاشر مع نهوض الممالك والإمبراطوريات الإسلامية و المدنيات التاريخية في غربي إفريقيا والتي نشأ بعضها قبل الإسلام (سليمان خاطر،١٩٨٦، ١٠٠) ، و يختلف غربي إفريقيا عن باقي إفريقيا جنوب الصحراء، فقد شهد العديد من مراكز العمران الحضري ذات النشأة الوطنية و التي يطلق عليها "العواصم الأهلية" "Native" و هي ليست عواصم ثابتة أو قوية فلم تكن دولها واضحة الأبعاد و الحدود دائماً (جمال حمدان ،١٩٩٦،١٥٣).

و أوضح (Udo) أن معظم و أغلب مراكز العمران قبل الاستعمار و التي مثلت مدن ما قبل الصناعة إنما اكتسبت أهميتها من خلال وظيفتها كمدن تجارة أو مدن حكم و إدارة أو حتى وظيفتها الدينية، فمثلت تلك المدن البارزة عواصم للممالك القديمة في غربي إفريقيا و الذي ضم وحده نحو ٧٥% من مراكز العمران قبل الاستعمار و التي تركز نموها الكبير في النطاق الممتد بين دائرتي عرض ١٢:١٧ شمالاً (Udo, R., 1983, 93).

(١) عوامل نشأة المدن العواصم قبل الاستعمار :

وقفت العديد من العوامل و المؤثرات الإيجابية وراء نهوض و ازدهار المدن العواصم قبل الاستعمار ، في حين كانت هناك الكثير من العوامل التي أدت إلى أفولها و زوال بعضها أو حجب الأضواء عنها وتتمثل أهم تلك العوامل فيما يلي:

أ-العوامل الطبيعية :و تتمثل في أثرخصائص البيئة الجغرافية في نشأة المدن العواصم قبل الاستعمار

ب-العامل الاقتصادي: و يتمثل في أثرتجارة القوافل عبر الصحراء في نشأة المدن العواصم قبل الاستعمار

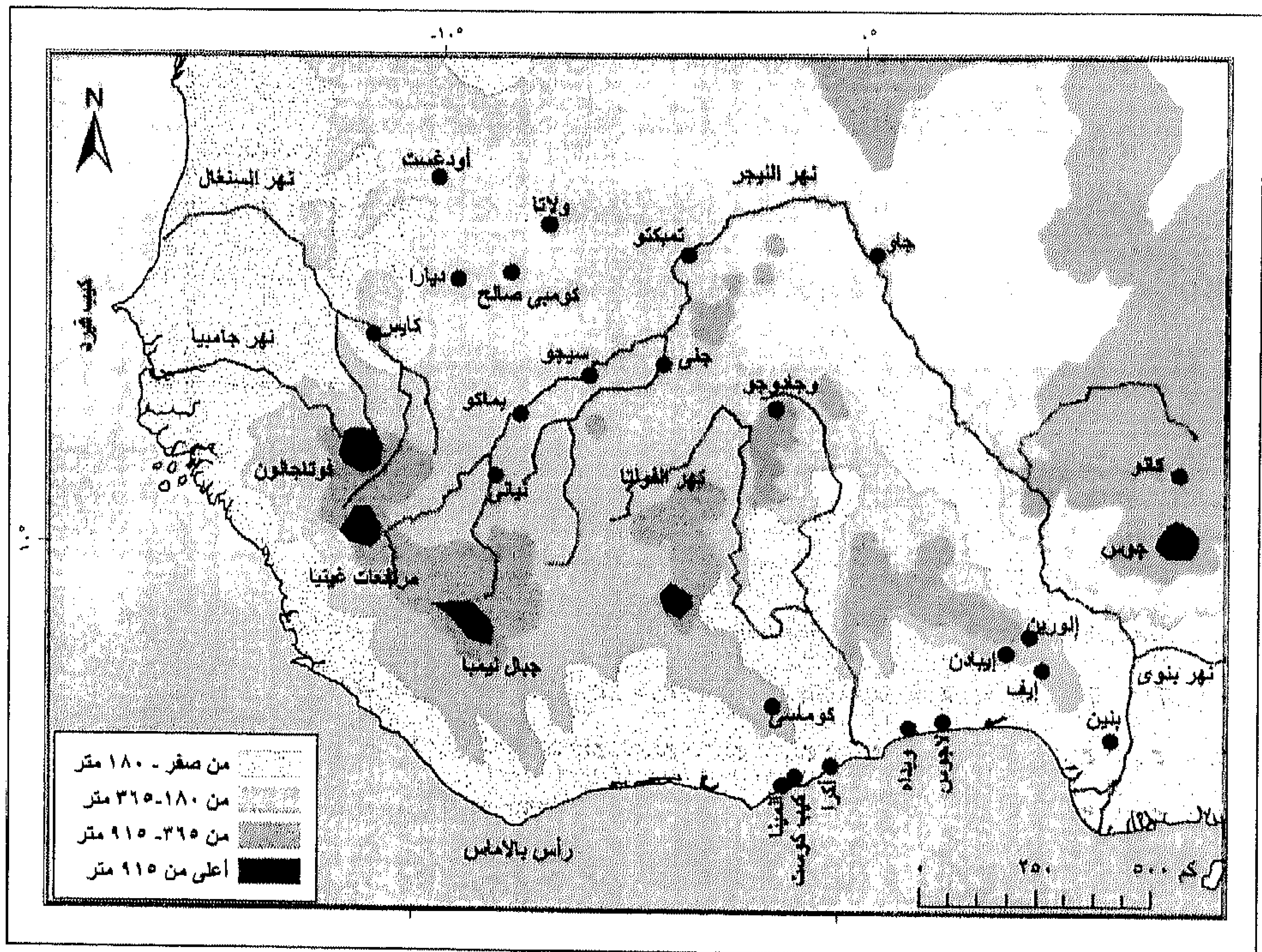
ج-العامل الديني :و يتمثل في أثر الإسلام و الديانات التقليدية في نشأة المدن العواصم قبل الاستعمار

د-العامل السياسي :و يقصد به أثر نهوض و أفول ممالك و إمبراطوريات غربي إفريقيا في نشأة المدن العواصم قبل الاستعمار

(أ)- العوامل الطبيعية : أثر خصائص البيئة الجغرافية في نشأة المدن العواصم في غربي إفريقيا:

يمتد غربي إفريقيا إلى الشمال من الدائرة الإستوائية في شكل نطاق من الحشائش ينحصر بين الصحراء في الشمال والغابات الكثيفة في الجنوب والمحيط الأطلنطي من الغرب ،وهو بمثابة ممر واسع مفتوح تضم مساحتة نحو خمس مساحة القارة ، و يتميز سطح غربي إفريقيا بالاستواء النسبي فيقع أغلبه بين ارتفاعات تتراوح بين ١٨٠ إلى أقل من ٥٠٠ متر كما يتضح من الشكل رقم (١).

شكل رقم (١) خصائص السطح في غربي إفريقيا



المصدر :
Stamp,D.&Morgan,W.T.W :Africa study in tropical development ,Thornwiley ,New York, 1972,231

يتكون السطح فى غربي إفريقيا بشكل أساسي من مساحات سهلية أو مستوية و من سلاسل الجبال متوسطة الارتفاع ، فلا تقطعة سوى هضبة (جوس) كما لا يظهرعليه المرتفعات الضخمة الممتدة كما هو الحال في شرق القارة، و بالرغم من ذلك فإن الطابع الهضبى لغربي إفريقيا لا يمكن التجاوز عنه، حيث يمثل غربي إفريقيا كتلة صلبة قديمة تمتد الهضاب فيها من سلسلة هضاب فوتاجالون ، والتي تشغل القسم الجنوبى الغربي من غربي إفريقيا وتبلغ أقصى ارتفاع لها ١١٢٠متراً في جمهورية غينيا ، و ترتفع بشكل عمودي في منطقة الساحل خلف كوناكرى وإلى الجنوب الشرقي من فوتاجالون تمتد مرتفعات غينيا والتي يستمر امتدادها في كل من سيراليون / ليبيريا / كوديفوار.(Stamp,D. &Morgan .1972,312)

و لم تقف ظروف السطح عائقاً أمام قيام المدن عامة خلال مراحل النشأة الأولى، بل لقد هيأت ظروف الاستواء النسبي وامتداد السهول الفسيحة في السافانا والنطاق الصحراوي المفتوح قيام واتساع مساحة الممالك والدول في نطاق الساحل السوداني، وساعدت ظروف السطح على تنقل عواصم الممالك في مواقع عديدة ، بينما احتلت المدن مواقع دفاعية شغلت القصور وسطها و مركزها و أحيطت بالأسوار طلباً للحماية و في بعض الأحيان كانت تحاط بسورين كما في كانو (Devisse, J.,1983,3).

كما أدى توافر الموارد المائية في غربي إفريقيا وأنهاره الثلاث الصالحة للملاحة والتي تنبع من مرتفعات فوتاجالون (النيجر / السنغال /جامبيا) إلى جذب العواصم ومراكز العمران الكبرى وتركز معظمها حول نهر النيجر وروافده مثل(تمبكتو/جاو /واجادوجو) ، كما اعتمدت المنطقة الشمالية من نطاق السفانا السوداني حول " أودغست" على شبكة المجاري النهرية لنهر أغاديس و الذي مثل مورد المياه الرئيسى في المنطقة ، و هيأ الاستقرار السكاني الكثيف في منطقة تتلقى حالياً بعد ظروف الجفاف بين ١٥٠ :٢٠٠ مم سنوياً ، فلم تكن الصحراء الكبرى دائماً مجدبة بل كانت تتعرض للأمطار ،حيث تشير دلائل الدراسات الحفرية إلى عدم وجود صحراء جافة بالمعنى المألوف كما هو الآن في الوقت الحاضر، إذ يرجع جفاف الصحراء إلى حوالي خمسة آلاف سنه قبل الميلاد، توافرت قبلها في الصحراء موارد للمياه وللحياة النباتية والحيوانية ، و مثلت ظروفاً ملائمة لنهوض و قيام الحضارات والممالك التي بلغت أقصى ازدهارها واتسعت مساحتها في نطاق السافانا بشكل خاص ، و اتخذت العديد من المدن العواصم مثل " كومبى صالح وجينى و نيانى "

بينما تأثرت الممالك والدول الصغيرة في النطاق الساحلي الجنوبى من غربي إفريقيا في نطاق الغابات بما فرضته ظروف الغابات الكثيفة من صعوبة الحركة والاتصال ، والتي اتسعت مساحتها أحياناً في بعض الدول حين تتوافر الأنهار الصالحة للملاحة لترتبط بين مناطق الغابة والمناطق الساحلية كما في دول (الأشانتى / داهومى)، و مثلت تلك الدويلات أهم الحضارات الوطنية فى نطاق الغابة و التى عرفت التنظيم السياسي منذ وقت مبكر قبل الوفود الاستعمارى، و شهدت نهوض العديد من المراكز الروحية و المدن الادارية و أشهرها "كوماسى و أبومى" (Mcintosh,S., 1984 ,14,16)

<u>ب- العامل الاقتصادي: أثر تجارة القوافل عبر الصحراء</u>

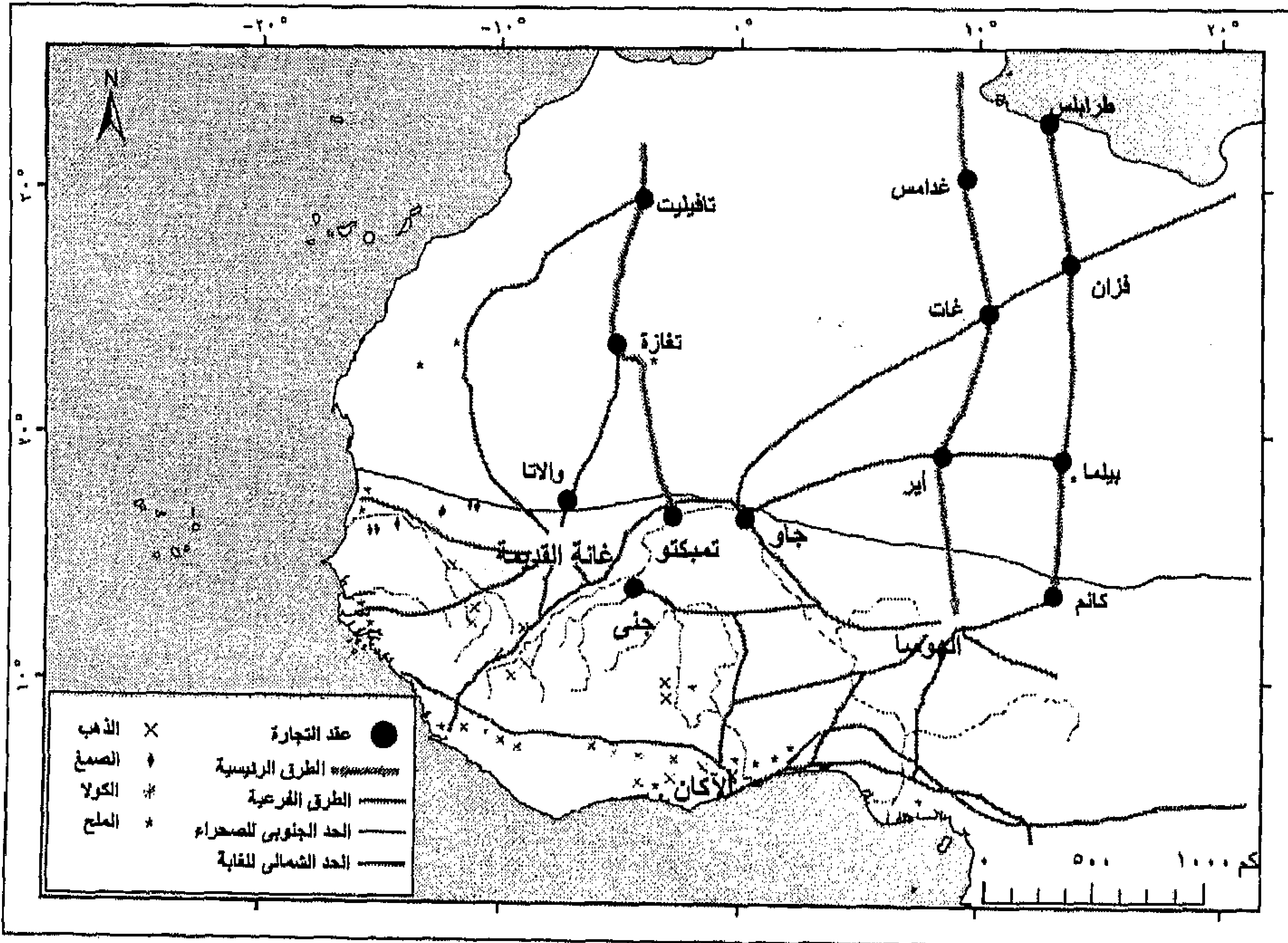
وصف "هيرودوت" التجارة عبر الصحراء بأنها مدهشة في عناصرها، و منذ ١٥٠٠ عام لم تقف الصحراء عامل فصل بين شمال إفريقيا وغربها فاتصال البربر بالزنوج يرجع إلى حوالي ٦٠٠٠ سنة حينما كانت تسود الصحراء الظروف الرطبة.(محمد جمال الدين ،١٩٧٤ ، ١٤)

وقد أذكت الظروف الطبيعية الاتصال التجاري بين الشمال و الجنوب، فتقترب الصحراء من الاتصال بساحل المحيط الأطلسي، و تترك سهلاً ساحلياً جعل الاتصال عبره ممكناً بين الجنوب والشمال، و عبر هذا الطريق اتصل المغرب بالنطاق الواقع جنوب الصحراء الكبرى و كانت التجارة من أهم دوافع الاتصال بين الإقليمين، فكان يتم تبادل ملح الطعام االمستخرج من المناجم الواقعة جنوب المغرب الأقصى و الذي يحتاج إليه الزنوج بالإضافة إلى النحاس و المنسوجات و التمر و العقود و الحلي بالذهب و المحاصيل الزراعية الإفريقية (شوقي الجمل ،١٩٧٩، ٣٨)

و قد قامت مدن الساحل ملاصقة للحافة الجنوبية للصحراء لتستقبل القوافل أو لتزودها بما تحتاجه من ماء و زاد و توفر لها سبل الراحة ، و قد أصبحت تلك المدن بمثابة الموانىء الصحراوية فهي أشبه ما تكون بجزر وسط بحر الرمال المترامي الأطراف (محمد جمال الدين، ١٩٧٤، ١٥)، و تحكمت الظروف الطبيعية في ميزة اختيار مواضعها فجاءت مواضعها على الحافة الجنوبية للصحراء وفي بعض الأحيان أكثر جنوبية للتجارة مع نطاق الغابات في الجنوب (فاتن البنا ، ١٩٨٤، ٩)

وتمثلت أهم دروب وطرق التجارة عبر الصحراء كما يتضح من شكل رقم (٢) في ثلاثة طرق رئيسية بين الشمال و الجنوب و هى:

شكل رقم(٢) العواصم و طرق التجارة الرئيسية عبر الصحراء من القرن العاشر إلى القرن الثامن عشر



المصدر بتصرف اعتمادا على :

Fage J.D :An Atlas OF African History, Edward Arnold, Britain , **1978, 11**

١-الطريق الغربي من مراكش إلى منحنى النيجر والمناطق الواقعة غرباً وهو ما يعرف بطريق تفازة – تمبكتو أو طريق الذهب.

٢-الطريق الأوسط من تونس إلى المنطقة الواقعة بين نهر النيجر وبحيرة تشاد وينتهي عند إمارات الهوسا.

٣-الطريق الشرقي من طرابلس إلى المنطقة الواقعة حول بحيرة تشاد وهو ما يعرف بطريق "فزان – كوار" وينتهي عند بورنو (محمد جمال الدين ، ١٩٧٤ ، ٤، ٥)

و يتفرع بالطبع من هذه الطرق الرئيسية فروع كثيرة تغطي وتربط بين مراكز العمران الحضري الكبرى في غربي إفريقيا وشمالها، و كانت القوافل تخرج من (فاس و مراكش و قسطنطينية و القيروان) عبر شبكة الطرق الصحراويه إلى (غانا و مالي) ،كما كانت تنتهى أو تمر شبكة الطرق أيضاً بـــ (جنى وجاو و تمبكتو)، و هى مدن و عواصم الممالك القديمة في غربي إفريقيا و التي كانت تقع كلها على نهر النيجر و على خط التقاء الصحراء بالسافانا ، و مثلت هذه العواصم مدناً اعتمدت على التجارة في قيامها و نشأتها و ازدهارها ، كما في "جاو" و التي تعد أشهر الحواضر والمدن التي ارتبطت نشأتها و نموها بتجارة القوافل عبر الصحراء في منتصف القرن السابع الميلادي، و تقع جاو حالياً بجمهورية مالي على الضفة اليسرى لنهر النيجر على بعد ٤٤٠ كم من مدينة تمبكتو، و مثلت المدينة عاصمة دولة السنغى و انتقل إليها مقر الحكم بدلا من كوكيا لاعتدال مناخها مقارنة بكوكيا و لقربها من منطقة كورما ذات الأهمية التجارية (محمد جمال الدين ،١٩٧٤، ٩٣) و بلغت مملكة السونغى أوج عظمتها في القرن الـــ ١٦ حين مدت سيطرتها فوق مملكة غانا و إلى أجزاء من مقاطعات الهوسا حتى بلغ حدها الغربي في سنة ١٥٢٠م المحيط الأطلنطي وامتدت شرقاً لتضم الحوض الأعلى لنهر السنغال و كل حوض نهر النيجر حتى الحدود النيجيرية و مدينة "كانو" كما انبسطت سيطرتها في غرب الصحراء حتى وصلت شمالاً إلى مناجم الملح في"تغازا Taghaza (سليمان خاطر، ١٩٨٦، ١٠٣)

وقد كانت جاو عاصمة دولة السنغى مركزاً رئيسياً للتجارة عبر الصحراء ، و اشتهرت بالعديد من السلع التجارية فكان يرد إليها الملح من تغازه و الذهب و النحاس المسبوك أما الودع فكان يرد إليها من الهند بواسطة التجار المغاربة، وقد انتشرت بها العديد من المتاجر التي يملكها التجار من جميع الأجناس، و انتظم بها سوق أسبوعي تردد عليه التجار العرب و المسلمون من مصر و البلاد الإسلامية في شمال إفريقيا، كما كانت القوافل ترد إليها من بلاد الشمال المغربى عبر شبكة طرق التجارة الصحراوية والتي مثل الطريق الغربي بين جاو وبلاد المغرب عبر تمبكتو بفروعه أهمها كما اتضح من

شكل رقم (٢) ، فكانت القوافل تصل أولاً إلى تمبكتو ثم إلى جاو، حتى تدهورت أحوال المدينة وأصبحت الطرق الشرقية من طرابلس عبر طريق فزان كوار" والذي يمر بأراضي الهوسا ثم عبر الطرق الفرعية إلى جاو أكثر ازدهاراً بسبب نمو ممالك الهوسا، فكانت القوافل تصل إلى تلك الممالك أولاً ثم إلى جاو و منها إلى تمبكتو. (أحمد فتوح عابدين ، ١٩٨٩، ١٣٠، ١٣٨) و قد سقطت جاو عام ١٥٩٠ بعد زحف المرابطين إلى مدينة تمبكتو و اضمحلت في نهاية القرن السادس عشر بعد أن ازدهرت حوالي ٢٠٠سنة (نعيم قداح، ١٩٦٠، ٦٨).

وكما ارتبطت أغلب المدن العواصم في نطاق الصحراء و النطاق السوداني مثل (تمبكتو / سيجو / بماكو / جاو / واجادوجو) ، و في أراضي اليوروبا مثل (ايبادن/ أويو / ايفي) بطرق التجارة الصحراوية ، ارتبطت في المقابل نشأة العواصم و المدن في نطاق الغابات مثل ("لاجوس، و بورتنوفو ، أكرا وكيب كوست) بتجارة الرقيق و زيت النخيل و التي قامت بين سكان المدن الساحلية و التجار العابرين في السفن عبر الأطلنطي ، فأغلب هذه المدن لم يكن سوى قرى صيد صغيرة أو قرى تعمل في استخلاص و استخراج الملح قبل أن تنهض كعواصم مع الاستعمار، كما اعتمدت حياة السكان في بعض هذه المدن على الأنشطة و الحرف اليدوية مثل صناعة الحديد و المعادن و الصناعات الخشبية و صناعة المنسوجات اليدوية، و في نفس الوقت مارست عواصم نطاق الغابة الوظيفة التجارية فارتبطت مراكز العمران التقليدية في " كوماسي و بنين " بطرق التجارة مع مدن البحر المتوسط في شمال إفريقيا ، (Udo,R., 1983,94) ، فقد وصلت" مملكة بنين"و التي كانت حاضرتها مدينة" بنين " إلى ذروة ازدهارها في القرنين السادس و السابع عشر ،و طبقاً لوصفها فإنها كانت أكبر المدن في الأقاليم الجنوبية لنيجيريا في أواخر القرن السابع عشر، ومكنها موقعها المركزي من إدارة المملكة كما هيأ موقعها الملاصق لفروع نهر النيجر ضبط تجارة الأقاليم الجنوبية مع التجارة الأوروبية.(سليمان خاطر ، ١٩٨٦،١٠٥).

يتضح مما سبق أن نشأة العواصم في غربي إفريقيا قبل الاستعمار قد ارتبطت بالتجارة، بل أن معظم الباحثين يعزون نشأة معظم المدن أصلاً في غربي إفريقيا إلى كونها مراكزاً للتبادل التجاري كانت تنشأ عند ملتقى طرق التجارة.(أحمد فتوح عابدين،١٩٨٩، ٩٤) بينما ازدهرت معظمها مع انتشار الإسلام ودخول الفتح العربي لغربي إفريقيا.

ج- العامل الديني: "أثر الإسلام و الديانات التقليدية في نشأة عواصم غربي إفريقيا"

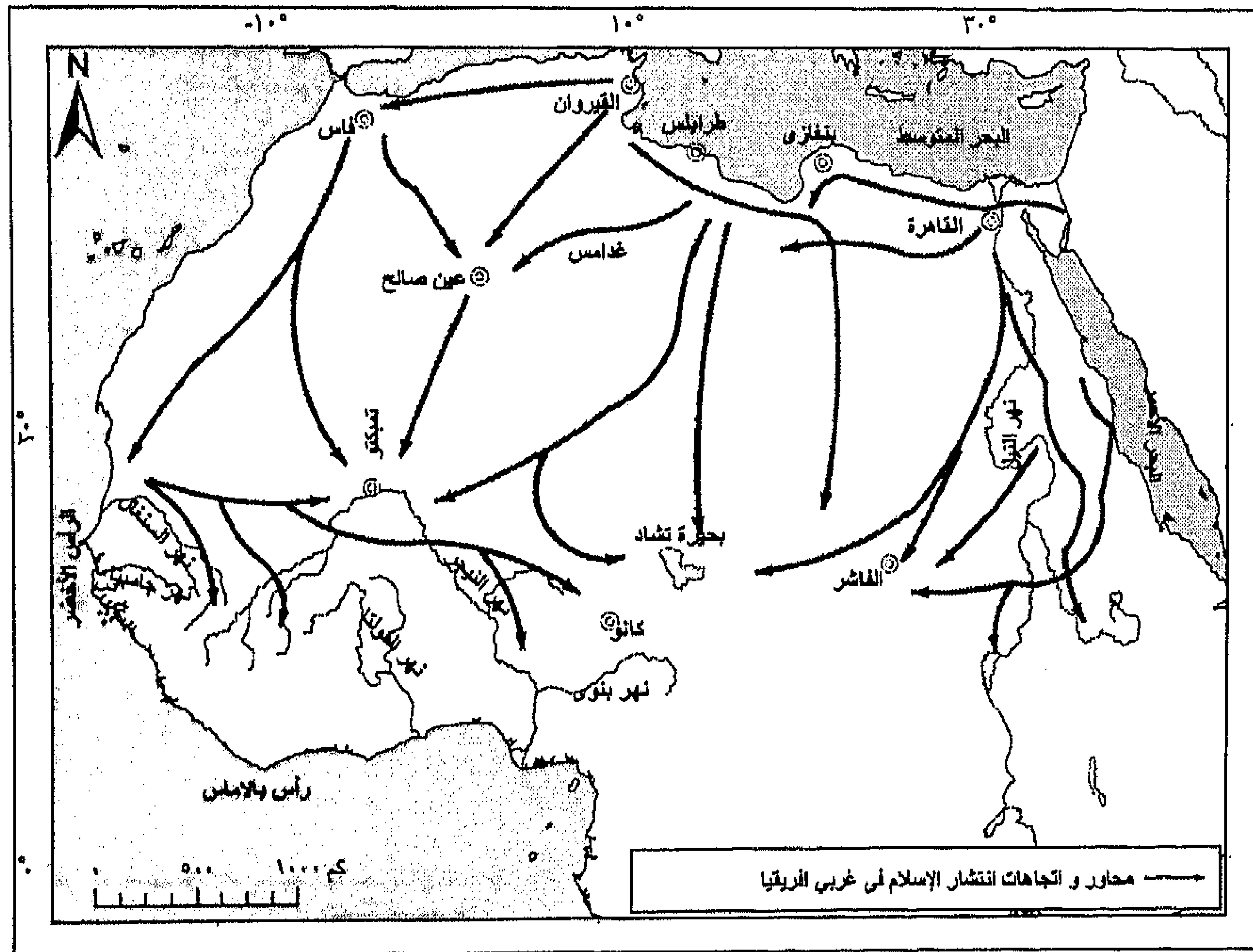
جاء انتشار الإسلام في غربي إفريقيا نتيجة رحلات لم يكن نشر الدعوة هو مقصدها في البداية، بل كانت التجارة هدفها وغايتها فقد كان التجار المسلمون في تنقلهم بين المراكز التجارية يحتكون بالزنوج

و يؤثرون فيهم بسلوكهم و كثيراً ما انتهى هذا الاحتكاك بدخول كثير من الزنوج في الإسلام، و هناك أكثر من دليل على قدم الإسلام في غانة في زمن مبكر قبل دولة المرابطين "القرن الحادي عشر الميلادي" ومن بينها الصلة التجارية القديمة بين بلاد السودان و البحر المتوسط و احتكار التجار المسلمين لها. (سليمان خاطر، ١٩٧٦،٢٢٣)

وقد كان أثر بلاد المغرب واضحاً في تاريخ الإسلام و انتشاره في غربي إفريقيا، فمنذ دخول الإسلام بلاد المغرب بدأ يتسرب إلى غربي إفريقيا و كان هذا أول اتصال بين الإسلام القادم من المغرب و بين غربي إفريقيا وتتابعت بعد ذلك هجرات البربر نحو الجنوب ، كما كانت هناك هجرات القبائل العربية "خاصة-بنى سليم وبنى هلال" و تقدمها تجاه الصحراء بحثاً عن مناطق متشابهة في ظروف بيئتها ، وساعد هذا بدوره على نشر الإسلام في المناطق التي نزحت إليها هذه القبائل. (شوقي الجمل، ١٩٧٩،٣٣)

واتخذ الإسلام خطوط انتشار رئيسية كان أهمها نحو الجنوب في الصحراء و ما وراءها جنوباً في غربي إفريقيا كما يوضح شكل (٣) ،

شكل رقم(٣) مداخل الإسلام و طرق انتشاره في غربي أفريقيا



المصدر : سليمان عبد الستار خاطر: إفريقيا الإسلامية ، دراسة للدول الإسلامية و المسلمين في القارة ، معهد البحوث و الدراسات الإفريقية، القاهرة ،١٩٧٦، ٢٥١.

حيث خرجت منه فروع ثانوية عديدة قطعت الصحراء طولا مع خطوط القوافل العديدة و نقط الواحات، التي تمتد من طرابلس وبلاد المغرب إلى السودان الغربي،وغطت أطراف الصحراء الكبرى إلى أن وصل الإسلام إلى الغابة في غرب ووسط إفريقيا ، ومن هذه الطرق ما كان يتجه من جنوب مراكش إلى مصب نهر السنغال و ثنية نهر النيجر (حيث قامت مدينتا (تمبكتو و جاو) والذي استدار عندها المحور من المغرب جنوباً مع ساحل المحيط على حواف الصحراء الكبرى في القرن (١٠-١١م) ليصل حوض السنغال و سافانا السودان الغربي ابتداء من القرن (١١- م١٣) و يتغلغل في حوض النيجر وبلاد غربي إفريقيا (سليمان خاطر، ١٩٨٦، ١٠٣) .

وقد نشطت حركة المرابطين في القرن الحادى عشر،و جذبت العديد من القبائل نحو الدخول في الإسلام ،و أسست العديد من هذه القبائل دويلات و ممالك في السودان الغربي كان لها الأثر الكبير في انتشار الإسلام، و نهوض و ازدهار العديد من العواصم مثل "أودغست" و التي اتخذت عاصمة لإمبرطورية غانا ، بعد أن دخلها الاسلام على أيدى البربر أول من أدخل الإسلام في السودان الغربي و اتصلوا بالممالك الوثنية القديمة في "غانة" وهى إمبراطورية عريقة في القدم أسسها شعب الماندى ، و بلغت ذروتها في مستهل القرن الحادى عشر، حتى استطاع البربر المسلمون فصل " "أودغست "و التي تقع في صحراء موريتانيا عن إمبراطورية غانا و اتخذوها عاصمة لهم (محمد جمال الدين، ١٩٧٤، ٥٤) .

وجاء اختيار مواقع العواصم و المدن الإسلامية مرتبطا بطرق التجارة الرئيسية ، والتي استخدمت كمحاورهامة في نشر الدعوة الإسلامية وتأسس عليها العديد من العواصم الإسلامية و المراكز العمرانية ،التي لعبت دوراً هاماً في نشر الدعوة الإسلامية و نهضت من خلال دورها الديني والتجاري مثل" تمبكتو" التي تأسست سنة ١١٠٠ م، و نشأت كرباط (مكان تجتمع فيه الصفتان الحربية و الدينية فهو أشبه بمعسكر) يقع على نهر النيجر على حافة الصحراء الجنوبية، و على الرغم من أن التجار الطوارق هم من قاموا بتأسيس تمبكتو لتكون أحد محطات تجارة القوافل، إلا أن تمبكتو قد عرفت التجارة قبل ذلك بكثير بنحو ٤٠٠ سنة حين أسس البربر طرق تجارة القوافل بين شمال إفريقيا وغربها عبر الصحراء، و تحولت تمبكتو من محطة تجارية إلى مركز تجارى رئيسي يربط شمال و غربي إفريقيا بعد أن خضعت لسيطرة إمبراطورية مالي في القرن الثالث عشر ، واعتمدت تمبكتو في نموها على تجارة المرور لمزايا موقعها الجغرافي عند نقطة التقاء الطريق الرئيسى للنيجر مع الطريق الآتي من المغرب والذي كانت مقدمته الأمامية في الصحراء عند واحة (تواف Tuaf) راجع شكل رقم (٢) ،بينما وقعت تمبكتو مع نهاية الطريق العابر للصحراء الآتي من تغازة الذي ترجع أهميته إلى أنه كان مسلكاً لتجارة

الذهب والملح ،كما كان يرد إليها أرز النيجر والذرة الشامية والذهب والعبيد والعاج والكولا عبر" جينـــى "Jenne" ، وربطها طريق ثالث من الشرق بمصر مارا (بأير وغات ، سيدامس الرومان) حتى أصـــبح تجارها يهيمنون على التجارة الداخلية عبر النطاق السوداني بشكل كبير (ماهر رزق، ١٩٧٨، ٣٧).

وهيأ موقع تمبكتو الفريد في أهميته الإستراتيجية على ملتقى طرق القوافل التجارية عبر الصحراء بالإضافة إلى موقعها النهري على نهر النيجر و الذي ينتهي إلى المحيط الأطلنطي ، أن تكـــون المدينـــة الوحيدة التي تتحكم في الطرق البرية و النهرية التي تفد من المغرب و طرابلس عن طريق الصـــحراء و الطرق من أوروبا عبر المحيط ثم النهر،وأن تمثل أيضا محوراً هاماً في نشر الدعوة الإسلامية عن طريق التجارة فيما بعد،وعلى الرغم من الازدهار الذي حققته تمبكتو في النشاط التجاري بشـــكل كبيـــر، إلا أن دورها الثقافي تزايد دورها حتى أصبحت الحاضرة الثقافية للسودان الغربي كله، و كانت على صلة وثيقة بغيرها من منارات الثقافة و عواصمها في إفريقيا مثل "فاس" في المغرب و "القيروان" في تونس و حتـــى "الأندلس" في قرطبة و "القاهرة" في مصر، وقد لعب جامع سنكرى و هو المسجد الكبير لمدينة تمبكتـــو و أبرز ملامحها المورفولوجية دوراً هاما في توجيه تخطيط المدينة ، كما تعددت وظائفه أيضا فإلى جانب وظيفته الدينية كان منارة للحركة الفكرية والعلمية و بلغت مكانته العلمية الجامع الأزهر فكانت تدرس فيه العلوم الدينية، وتبوأت تمبكتو مكان الصدارة في العصور الوسطي و أوائل العصور الحديثة بين المراكز الإسلامية العالمية ، وأصبحت عاصمة الثقافة و العلم في السودان الغربي أجمع (Kiabou.B.. 2004,2.4).

و من هنا يتضح مدى ارتباط الإسلام بالتمدن و إقامة و إنشاء المدن و ازدهارها ، فنشأت العديد من الحواضر و المدن الإسلامية التي اتسمت بسمات إسلامية في خصائصها وتخطيطها حتى أصبحت نمطاً خاصاً يمكن تمييزه عن سائر المدن الأخرى في غربي إفريقيا وغيرها من المناطق التي وصلها المد الإسلامي (محمد عبد الستار عثمان، ١٩٨٨ ، ٧) ، كما في (جينى و موبى و جاو و سيجو) و التي مثلت معظمها أهم الحواضر و المدن العواصم التي تأثرت بعامل انتشار الإسلام في نشأتها.

بينما عرف النطاق الجنوبى من غربي إفريقيا في نطاق الغابة المطيرة و الساحل الغينى عدداً من العواصم والمراكز الدينية أو الروحية تمثلت في (كوماسى وأبومى وبنين) وعرفت أراضي اليوروبا العديد من المراكز الدينية و الروحية و التي مثلت عواصم بارزة لممالك و دويلات اليوروبا، فقد كانت الإيفى العاصمة الأولى لليوروبا و المركز الروحى لها، ثم ظهرت بعدها " أولد أيو كعاصمة سياسية و استمرت المركز الروحى لليوزبا حتى سقوطها عام ١٨٣٩ (فاتن البنا ، ١٩٨٤، ٦١).

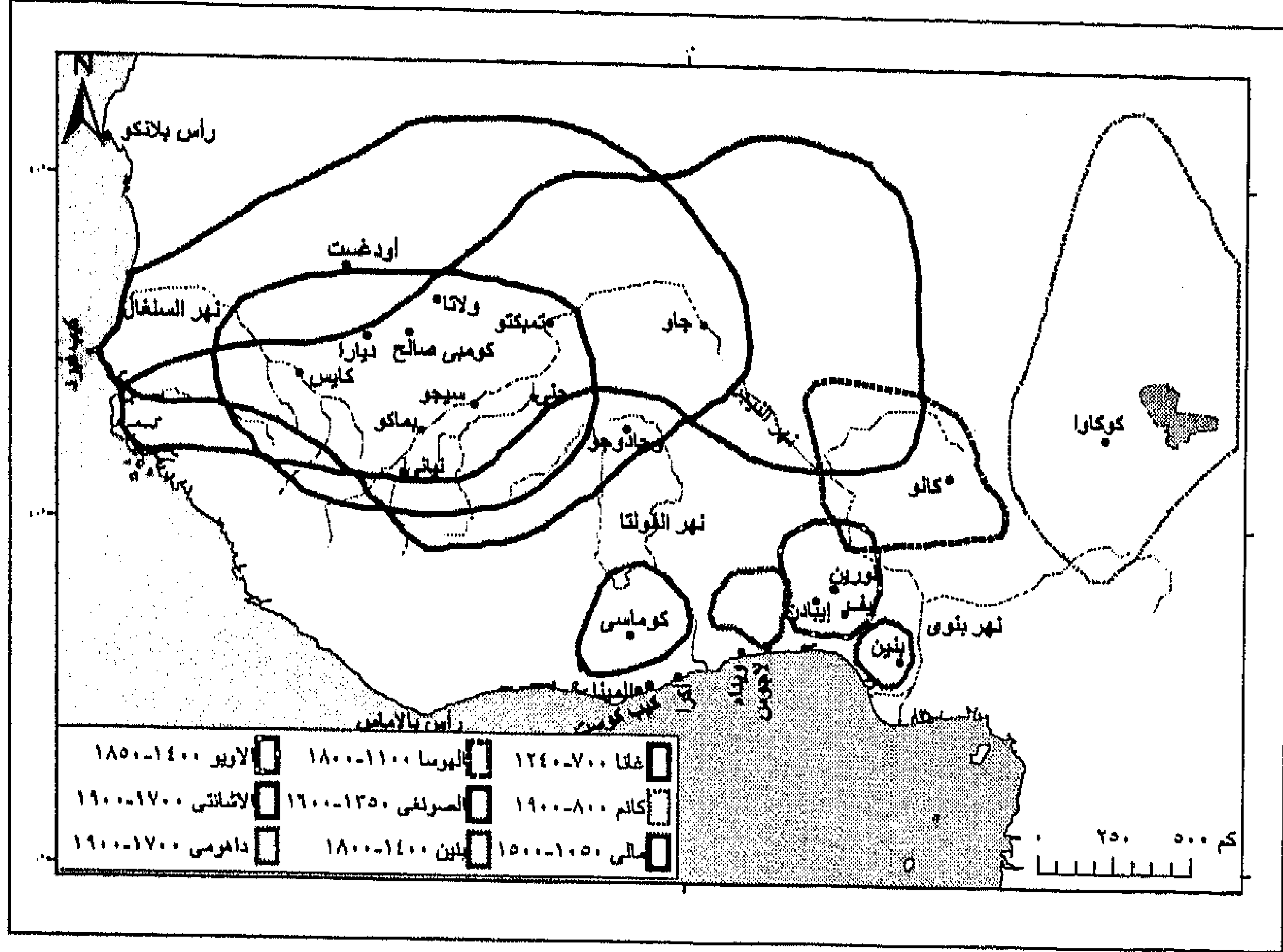
د. العامل السياسي: نهوض و أفول ممالك و إمبراطوريات غربي إفريقيا:

يشير" ابن خلدون " إلى مدى الارتباط الوثيق بين قوة الدولة والازدهارالعمراني و الحضري بها، كما يؤكد على أن دور الدولة القوية لا يقتصر على زيادة معدل النمو العمراني وازدهار المدن القائمة بل يتعدى إلى استحداث مدن جديدة، كما أن هناك ارتباطاً بين رقى الدولة وما يطرأ على المدن من ازدهار ونمو تبعا لذلك، وبين اضطراب أحوال الدول في أواخر أيامها وما تتعرض له المدن من تدهور وخراب فيؤدى التدهور الاقتصادي وعدم الاستقرار السياسي إلى تدهور المدن واضمحلالها (فاتن البنا،١٩٩٧، ٣٩٢)

وتعتبر المدن العواصم هى أكثر المدن المتأثرة بهذه الأحداث و لهذا يعد التنظيم الإداري والسياسي أحد أهم العوامل التي تقف وراء نشأة العواصم، حيث يرتبط هذا العامل بدوره بالقوة العسكرية وأغلب مراكز العمران في غربي إفريقيا قبل الاستعمار و المقصود بها مدن ما قبل الصناعة قد اكتسبت أهميتها من كونها مراكز للحكم و عواصم لدول وممالك عريقة في غربي إفريقيا في نطاق السافانا الشمالي و عواصم لدويلات المدنية الوثنية في النطاق الجنوبى حيث نطاق الغابة الكثيفة.

و قد ارتبطت نشأة العواصم في غربي إفريقيا خلال العصور الوسطي في الغرب الإفريقي بالأحداث و الظروف المرتبطة بازدهار أو أفول الممالك نتيجة توحد الممالك أو اضمحلالها، فمثلت العواصم رمزاً لقوة تلك الممالك تزدهر بازدهارها وتزول باضمحلالها ،كما تأثرت بالانقسام أو التفتت إلى إمبراطوريات إفريقية و مغربية و هى الأحداث التي نتج عنها أفول نجم حواضر وانحسار العمران بها و نشأة و ازدهار أخرى مرتبطة بازدهار ونهوض ممالك جديدة ، كما يشير شكل رقم (٤) .

شكل رقم (٤) إمبراطوريات و ممالك غربي أفريقيا



المصدر بتصرف اعتمادا على :

Fage J.D :An Atlas OF African History, Edward Arnold, Britain , 1978.14.
Stock Robert: Africa South OF The Sahara, A Geographical Interpretation, The Guilford Press, London,1995, 62.

وتعتبر إمبراطورية غانا بعواصمها من أقدم الممالك في غربي إفريقيا والتي ازدهرت فيما بين القرنين الرابع و الخامس الميلادي ،و كانت تقع إلى الشمال من نهر السنغال و تركزت نواتها بين أعالي نهر السنغال و ثنية النيجر ،ووقعت عاصمتها الأولى "غانة" إلى الشمال من غرب ثنية النهر و ظلت "غانة" العاصمة حتى سنة ١٢٢٤ م حتى هجرها سكانها إلى عاصمة جديدة هى "والتا" و التي تقع شمالها بنحو ١٥٠ كم، كما يذكر ابن بطوطة " أودغست " من عواصم مملكة غانا القديمة ، و التي كانت تقع على الطرف الجنوبى لطرق القوافل و عندما اكتشفها العرب كانت مدينة كبيرة جداً بمبانيها و أسواقها و محاطة ببساتين من أشجار النخيل (سليمان خاطر ،١٩٨٦، ١٠٢) .

بينما مثلت "كومبى صالح" العاصمة الأخيرة لإمبراطورية غانة و يقال إنها بنيت عام ٣٠٠ م ، و قد دلت الدراسات الحفرية على أن كومبى صالح كانت تقع على بعد ٣٠٠ كم شمالي بماكو حاليا. و تمثل تلك العاصمة تأريخاً و نموذجاً لدخول الإسلام في غربي إفريقيا و نمو و تطور أول الممالك فيه، وقد دلت الدراسات على أن العاصمة شغلت مساحة نحو٣.٥ كم٢ من الأرض و كان عدد سكانها لا يقل عن ٣٠ ألف نسمة وهو عدد ضخم بالنسبة لسكان المدن في ذلك الوقت ، وأوضح "مونى" في دراسته وصفاً تفصيلياً للحيز الحضري في كومبى صالح ذكر فيه، أن البيوت كانت متعددة الطوابق كما ذكر أن مركز

المدينة كان ينتظم حول ساحة عامة والتي تؤدى إليها العديد من الطرق الممهدة، بينما الحوائط زينتها النقوش المعدنية التي كتب عليها آيات قرآنية ،وكذلك زينت الأعمدة بالنقوش الدقيقة. (Devisse J..1983,3)

و يشير البكرى إلي أن كومبى صالح قد انقسمت إلى مدينتين سهليتين، إحداها المدينة التي يسكنها المسلمون وهى مدينة كبيرة وبها مركز للحكم، وعلى بعد تسعة كم من مدينة المسلمين توجد مدينة الغابة الوثنية و مساكنها منفصلة ومبانيها من الحجارة وخشب السنط ، و قد وصلت المدينة الإسلامية ومقر الحكم إلى شأن عظيم من الرقى استمر إلى مطلع القرن الرابع عشر، و تميزت بالمباني ذات النوافذ الزجاجية الملونة في بقعة لم يكن استخدام الزجاج فيها معروفاً إلى جانب المساجد والتي بلغت اثنى عشر مسجداً ألحقت بكل مسجد مدرسة لتعليم القرآن و اللغة العربية، و يشير ابن خلدون إلى أن القسم الإسلامي من كومبى صالح كان مبنيا على طراز مدن المغرب العربي (نعيم قداح ، ١٩٦٠، ٦٧، ١٤٦).

وتؤكد الدراسات الحفرية أن ما تم العثور عليه من أطلال كومبى صالح هو من المدينة الإسلامية ،و لم يتم العثور على شيء من آثار مدينة الغابة الوثنية التي تشكل القسم الثانى من كومبى صالح ، و يبدو أنها اندمجت في المدينة الإسلامية و عفت آثارها الوثنية و ذلك بعد أن تحولت حكومة غانة إلى الإسلام قرب نهاية القرن الحادى عشر، لتصبح بذلك كومبى صالح آخر العواصم لإمبراطورية غانة الوثنية و أول العواصم لإمبراطوريات السودان الغربي الإسلامية ، و جاءت نهاية كومبى صالح كعاصمة لأول إمبراطورية في السودان الغربي سنة ١٠٧٦م بعد أن بدأت قوة إمبراطورية غانة تتلاشى أمام ضربات المرابطين خلال القرن الحادى عشر (أحمد فتوح عابدين، ١٩٨٩، ١٠٠،١٠٥) .

وتتعدد أمثلة العواصم التي نهضت مع ازدهار الدولة الحاكمة و ما لبث أن خبا ضوؤها و باتت مدينة عادية ضمن إمبراطورية وارثة لهذه الدولة ، كما هو الحال في "نيانى" أو "مليل" و التي كانت عاصمة لإمبراطورية "مالي" و التي بلغت قمة ذروتها في القرن الثالث عشر و ما لبثت أن سقطت مالي على أيدى الصنغى واتخذوا " جاو " عاصمة لهم و تحولت الأنظار صوب جاو و بقيت نيانى مدينة عادية كسائر مدن غربي إفريقيا، و عندما هاجم المغاربة السودان الغربي و دان لهم اتخذوا من تمبكتو عاصمة لهم و للسودان الغربي عامة و بقيت جاو ضمن الإمبراطورية المغربية بينما ذاع صيت تمبكتو و ارتفع شأنها (Devisse. J..1983, 8).

و يرتبط العامل السياسي و التنظيم الإداري بالقوة العسكرية، فتميز عصر دولة البرنو بالاضطراب السياسي و العسكري، فمثلت "برني" العاصمة للبرنو حتى استولى عليها الفولانيون في أوائل القرن التاسع عشر، و أراد الفولانيون أن تكون لهم حاضرتهم المميزة فأسسوا "سكوتو" سنة ١٨٠٩، وقد

نشأت هذه المدينة لتؤدى دور العاصمة للإمبراطورية الفولانية ،كما أنها أدت وظيفة دينية فمثلت مركزاً للإشعاع الديني و نشر الدعوة الإسلامية بعد أن أنتقل إليها الثقل الثقافي الإسلامي من مدينة كانو، هذا بالإضافة لكونها مركزاً صناعياً خاصاً بصناعة الجلود، كل هذه العوامل دفعت المدينة للنمو السريع و جعلت منها منطقة جذب سكاني ، وعلى الرغم من أن "سكوتو" طبقاً لعامل النشأة قد أقيمت أساساً لتؤدى وظيفة العاصمة إلا أنها من المدن الحربية الشهيرة و التي مثلت نقطة انطلاق للجهاد الفولاني. (فاتن البنا، ١٩٨٤، ٦ ، ٢٣، ٣٣).

و باندثار آخر ممالك العصور الوسطي الكبرى في نطاق السافانا في غربي إفريقيا حلت محلها عدد من الولايات و الممالك الصغرى و نشأت معها العديد من العواصم في غربي إفريقيا ومنها" مملكة الموسى" التي ظهرت في القرن الرابع عشر،و امتدت رقعتها المساحية من ثنية نهر النيجر إلى الأقاليم الشمالية من ساحل الذهب و كانت عاصمتها "واجادوجو" في فولتا العليا لعدة قرون،أما "مملكة جنى "التي كانت تسيطر على المدن الواقعة بين "لاتا" في الشمال و" تمبكتو "في الشرق فقد مثلت "جنى"عاصمتها و هى إحدى المدن التجارية على نهر النيجر (سليمان خاطر، ١٩٨٦،١٠٤) ،و كانت تقع على مسافة ٣٢٠ كم إلى الجنوب الغربي من تمبكتو على الضفة اليسرى لنهر "بنى" "Beni" أحد روافد النيجر، و قد أسست قبل تمبكتو بوقت بعيد، و لم تدخل في دائرة النفوذ الإسلامي إلا منذ القرن الخامس الهجري حين أسلم أميرها عام ١٠٥٠ ، وقد تم تحديد موضع" جنى" القديمة في مالي على بعد بضع كيلومترات من موقع" جنى" الحالية ،و أكدت الدراسة الأثريه أن" جنى" الحالية هى أصغر قليلاًمقارنة بما كانت عليه المدينة في موضعها القديم، وأثبتت الدراسات الأثرية المعمارية للمدينة القديمة أن مبانيها الدائرية والمستطيلة كانت تغطي أكثر من ٣٠٠.٠٠٠متر^{٢} قبل عام ١١٥٠ بعد الميلاد، ومن المحتمل أنها حققت هذا الحجم فيما بين القرنين الخامس والثامن الميلادي (Devisse. J..1983, 5) ، و قد بنى مسجدها العتيق على نظام المسجد الحرام و بلغت درجة عالية من التقدم و الازدهار في المجالين الاقتصادي و العلمي في ظل الحضارة الإسلامية خاصة بعد ازدهار تجارة الملح و التبر فيها، فأصبحت من أهم أسواق قبائل "الفولة، و الولوف،و السركولة و التكرور"، و كما كانت جنى سوقاً كبيرة لتجارة الرقيق و مركزاً ثقافياً ينافس تمبكتو و سقطت على يد مملكة مالي١٢٣٥ م.(شوقي الجمل، ١٩٧٩، ٥٥).

و لم يقتصر أثر العامل السياسي و التنظيم الإداري على قيام العواصم في نطاق السافانا الشمالي بممالكه الإسلامية القوية، بل ظهر تأثيره في العواصم و الدويلات التي قامت في النطاق الجنوبى الغابى الكثيف و الذي شهد قيام الممالك و المدنيات الإفريقية القديمة التي تمثل أقدم الممالك في غربي إفريقيا،

فكان التنظيم الإداري و السياسي من الأسباب الرئيسية التي أدت لقيام و نشأة العديد من المدن بأراضي اليوربا ، و إذا كانت معظمها تدين في نشأتها للتنظيم الإداري و السياسي فإن استمرار حياة تلك المدن كان يعتمد على التجارة بالدرجة الأولى، و قد عرفت أراضي اليوربا العديد من العواصم الزاهرة، فكانت "الإيفي" و "أولد أويو" "Old Oyo" عواصم سياسية لليوروبا و استمرت حتى سقوطها سنة ١٨٣٩، أما"ايبادن" فلم تأخذ وضعها كمدينة أولى أو عاصمة إلا بعد سنة ١٨٢١ فقد نشأت في الفترة بين ١٨٢٥-١٨٣٠م حين تمت هزيمة اليوروبا على يد الفولانيين الذين هاجموا اليوروبا من الشمال للجنوب و هو الأمر الذي أدى إلى هجرة و تجمع السكان في بعض المراكز و التي كانت ايبادن إحداها، غير أن ايبادن لم تظهر أهميتها إلا بعد اختيارها كمعسكر حربي سنة ١٨٢٩ (فاتن البنا،١٩٨٤، ٣٦،٦١) حيث تمتع موضع المدينة القديمة بالعديد من المزايا و التي تفسر اختيارها كمعسكر حربي و مركز استطلاع لوقوعها على حافة منطقة الحشائش "السافانا" مما وفر لها مزيداً من الحماية من غارات الفولانين و من هجمات "أجبا" المجاورة، كما يعتبر موقعها ملائما تماما كمكان لالتقاء التجار من كل أنحاء أراضي اليوروبا (Hance. W..1970,344.345.) فيبعد الموقع ٦٠كم تقريبا عن لاجوس و تقع قرب الحدود بين الغابات المطيرة وإقليم السافانا و يفسر ذلك اسمها بلغة اليوروبا "Eba/dan" و الذي يعنى قرب السافانا.و تحتل المدينة موضعا تليا فترتفع المدينة ٦١ متر عن سطح البحر و أرضها مطرية و يشغلها أيضاً بعض الوديان المائية و هى خصائص موضعية قل أن توجد في مدينة أخرى. (فاتن البنا،١٩٨٤، ٦١، ١٨٧)

وعلى الرغم من تعدد العوامل التي وقفت وراء نشأة المدن إلا أنه لا يمكن اعتبارأحداها هو السبب الوحيد وراء نشأة العاصمة، بل يتضافر تأثير كل تلك العوامل مجتمعه فعلى الرغم من وجود التجارة قبل ظهور الإسلام، إلا أنها لم تزدهر إلا بعد إسهام العرب و نشاطهم التجاري بعد انتشار الإسلام و الذي تضافر بدوره مع العامل السياسي و الإداري في إقامة الممالك التي احتاجت لمراكز إدارة وحكم.

(٢) خصائص وسمات المدن العواصم قبل الاستعمار:

اتسمت عواصم غربي إفريقيا خلال العصور الوسطى وفترة ما قبل الاستعمار بالعديد من السمات و الخصائص الهامة:

أولاً :تعود أغلب عواصم غربي إفريقيا إلى العصور الوسطي والتي تمثل حداً وسطاً بين العاصمة التاريخية والعاصمة الاستعمارية ،فقد ظهرت في الأعم والأغلب بين القرنين الخامس والسادس عشر في حين يرقى بعضها إلى أوائل العصور الوسطي كما هو الحال في عواصم السودان الغربي (تمبكتو-والتا / جاو - كانو) (جمال حمدان ، ١٩٩٦ ، ١٥٤) فقد شهد القرن السابع نهوض و بزوغ "جاو" كعاصمه

لمملكة الصونغاى بينما شهد القرنان العاشر و الحادى عشر العديد من العواصم الأخرى مثل " بنين / إيف / أيو / تمبكتو" ،ويصل عمر بعضها لأكثر من ألف سنة مثل "ابيادان " وإن كانت تمثل أحدث عواصم السودان الغربي عامة (Hance. W.,1970, 212) .

ثانياً :تركزت العواصم والحواضر في العصور الوسطى في المواقع الداخلية ، فتركزت العواصم والمدن الهامة والتي لعب العرب دوراً كبيراً في نشأتها حول خطوط القوافل الرئيسية ،وامتدت شبكة توزيع عواصم الممالك الإسلاميه وممالك غربي إفريقيا في منطقة النطاق السوداني مع تقاطع المحور العرضي للسافانا مع المحور الطولي لطريق القوافل، ليتركز توزيعها بين ثلاث مناطق رئيسيه (حول ثنية نهر النيجر، منطقة حوض السنغال، و بالقرب من منطقة بحيرة تشاد) ، و احتلت المدن العواصم مواقع بارزة انتخبتها .خصائص و ظروف البيئة الجغرافية الملائمة لعمليات الاستقرار البشرى ، حيث وفرة موارد و مصادر المياه اللازمة للرعي و الزراعة ووقوعها على خطوط تجارة القوافل الرئيسية بين المغرب والسودان الغربي مثل (تمبكتو، جاو، جينى) .

ثالثاً :اعتمدت نشأة العواصم و الحواضر في غربي إفريقيا قبل الاستعمار على التجارة (سواء الساحلية منها أو الداخلية) ،فتعد التجارة أحد أهم أسباب استمرار حياة و نمو المدن كما هو الحال في مدن أراضي وممالك اليوروبا، فقد اعتمدت حياة هذه المدن في استمرارها على التجارة بالدرجة الأولى و هى بذلك تساير إحدى الخصائص الرئيسية لفترة العصور الوسطي "قبل الاستعمار"، والتي أصبحت فيها موانيء البحر المتوسط في دول المغرب العربي وشمال إفريقيا تمثل مخارج رئيسية لسلع غربي إفريقيا ، وخاصة الذهب الذي كان أكثر السلع أهمية في تجارة هذه الفترة، و قد أدت التجارة لازدهار المدن والعواصم مثل "واجادوجو" و "كانو" في نطاق حشائش السافانا وبالمثل نمت مدن و عواصم في نطاق الغابات مثل "بنين" و "كوماسى" عاصمة الأشانتى في الجنوب.(فاتن البنا،١٩٨٤، ٣٦).

رابعاً :اتسمت العواصم خلال تلك الفترة التي تمثل مراحل النشأة الأولى بتعدد الوظائف،فلم تقتصر وظائفها على الوظيفة الإدارية أو السياسية ،فقد مثلث مراكز تجارية و أسواقاً كبرى مثل " تمبكتو" "جاو" ومراكز لتجارة التوزيع مثل " جينى"، كما عرفت بعضها الوظيفة الثقافية و الدينية بجوار الوظيفة الإدارية فقد اشتهرت تمبكتو كمركز ثقافي وديني هام حتى أصبحت حاضرة السودان الغربي الثقافية، كما عرفت كومبى صالح تعدد الوظائف بالإضافة إلى الوظيفة السياسية والدور السياسي الذي اضطلعت به، فقد اكتسبت كومبى صالح عظمتها و شهرتها من اعتمادها على التجارة عبر الصحراء و قربها من مناجم الذهب في وانجارا "Wangara" ،و كانت مركزا تجارياً لتوزيع السلع كالملح و النحاس من الشمال، و

الذهب من منابع السنغال (سليمان خاطر، ١٩٨٦، ١٠٢) وكما عثر بها على آثار لصناعات الزجاج و الفخار و أدوات من الحديد (أحمد فتوح عابدين،١٩٨٩، ١٠٠، ١٠١).

خامساً : تلازمت الوظيفة الإدارية و العسكرية و الوظيفة التجارية خلال العصور الوسطى في بعض العواصم مثل "سكوتو و ايبادن " فقد مثلت الأخيرة أحد أنواع مدن الأسواق و ساعدها على آداء وظيفتها التجارية وقوعها على الطرق الرئيسية لتجارة القوافل ، كما كانت ايبادن أهم المدن العسكرية و بالتالي أهم مدن صهر الحديد و صناعته في بلاد اليوروبا ، فقد مثلت المدينة أحد أهم مدن الصناعة التقليدية التي تقوم على أساس حرفي مثل "التعدين" و صهر الحديد الذي تزايد الطلب عليه مع تزايد الحروب في المنطقة. (فاتن البنا، ١٩٨٤، ٥٤).

سادساً : تأثرت المدن والعواصم في غربي إفريقيا في العصور الوسطي و قبل الاستعمار بالمؤثرات الإسلامية بشكل كبير، فقد انعكست المؤثرات الإسلامية على خصائص وتخطيط تلك المدن و مورفولوجيتها و خاصة المدن الإسلامية النشأة ،حتى أصبحت نمطاً خاصاً يمكن تميزه عن سائر المدن الأخرى في غربي إفريقيا ،وخاصة مدن نطاق الغابة والتي ظلت بعيدة عن المؤثرات الخارجية خلال فترة العصور الوسطى، ولم تتلق تلك المدن الوطنية مؤثرات خارجية إلا خلال الفترة الاستعمارية اللاحقة ،و قد سيطرت سمات التخطيط العمراني الإسلامى على مورفولوجيه بعض المدن فى نطاق مدن السافانا (تمبكتو و جاو) ، و اتضحت آثارها فى شكل شبكة شوارعها وعمارة مبانيها وأسوارها، وقد خضع اختيار مواقع العواصم الإسلامية لعدة اعتبارات وشروط تمثلت في (توفر المياه العذبة، واعتدال المكان و جودة الهواء، و القرب من المرعى و الاحتطاب، و تحصين المدينة بسور يحمى و يعين أهلها)، بينما برزت عدة محاور ميزت التركيب الداخلي للمدينة الإسلامية و تخطيطها، أولها " المسجد الجامع " الذي يتوسط المدينة و الذى لم يقتصر دوره على أداء الوظيفة الدينية فقط بل تعدى ذلك للوظيفة المدنية فكان يمثل قبلة العلماء و المثقفين.(محمد عبد الستارعثمان، ١٩٨٨، ٩٦، ٩٩)، و يعكس تخطيط تمبكتو خصائص المدينة الإسلامية ، فقد انتعشت بها الحركة العمرانية في عهد مالي و السنغى بسبب الثورة التي أحدثها المهندسون المغاربة في القرنين السادس و السابع عشر، و تتضح المؤثرات الاسلامية فى خطة المدينة و التى يتوسطها المسجد الجامع و القصر ، و يعتبر مسجد العاصمة في تمبكتو مسجد "سنكرى" المسجد الرئيسى في المدينة وصمم على الطراز المعماري الأندلسى و المغربى و ما زال هذا المسجد يقف حتى الآن و يتضمن تسعة صفوف من الأعمدة المربعة و فضاء كبير للصلاة و تم بناؤه من الطوب المحروق، و يمثل مع مسجد "جنجور "أحد أهم دلائل الازدهار الثقافي و الحضاري الإسلامي في السودان الغربي

أجمع ،و لعب المسجد دورا كبيرا في حياة المدينة الثقافية و نشر الدعوة في السودان الغربي كله بالإضافة لدوره الوظيفي (Kiabou.B..2004, 6 -7) ،وقد أوجبت الضرورة الوظيفية مجاورة دار الإمارة للمسجد الجامع و عكست القصور الخاصة بالحكم روعة الهندسة المعمارية (محمد عبدالستارعثمان،١٩٨٨ ،٦٩)، و دعت الحاجة لربط المسجد بالقصر أو دار الإمارة عن طريق "ساباط" يؤدى إلى المقصورة مباشرة دون تخطى المصليين ، كماقي مسجد سنكورى في" تمبكتو "(أحمد فتوح عابدين،١٩٨٩، ١٠١)

وقد برزت شوارع العواصم الإسلامية كمحور رئيسي في تخطيط المدينة ،و ارتبطت ارتباطاً دقيقاً و عضوياً بمنشآتها المختلفة، و أثر دخول الإسلام في تحول نمط و شكل المسكن من المساكن الكوخيه و الأخصاص إلى المساكن العربية و الإسلامية المخططة، ولعل أهم ما يميز المنازل الإسلامية على اختلاف أنواعها وجود صحن أو فناء مكشوف يتوسط كتلة المبنى وتلتف حوله بقية الوحدات المعمارية الرئيسية منها و الثانوية لتستمد منه معظم حاجتها من التهوية والضوء (فاتن البنا،١٩٩٧،٤٠٨) وقد تأثر المجتمع السكني بالهيراركية الطبقية فتنوعت المساكن في تمبكتو بين قسم خاص بكبار التجار يختلف عن مساكن العامة ، فكان يتميز بالقباب العالية و المساحات الكبيرة و الحجرات المنفصلة و المسكن به صحن الدار الذي يوصل إلى سلم صغير يرتفع إلى السطح، علماً بأن أهم ما يلفت النظر في مساكن تمبكتو طبقا لما يذكره" ديبوا" هو أن بها منازل لها دور ثان، كما تميزت بضخامة الأبواب المزدانة بالمسامير كبيرة الحجم، بينما استخدمت مواد البناء المحلية في بناء بعض المساكن في المناطق العامة والأحياء الفقيرة كما في وسط المدينة حيث مساكن العامة وهى أبنية بسيطة من الخوص و الطين و الطوب اللبن ثم تحولت من بناء الأخصاص إلى بناء الحوائط القصار بحيث كان يرى من الداخل ثم تطورت المساكن و أصبح يحيط بها سور للمسكن و أقيمت حول المساكن الحدائق و زرعت الأشجار. و لعب الملح دوراً هاماً في البناء و التشييد، واستخدمت ألواح الملح و التي تشبه ألواح الرخام في صلابتها وبريقها كمواد للبناء. (أحمد فتوح عابدين ،١٩٨٩ ، ١٢٤)

كما تميز تخطيط المدينة الإسلامية بوجود السور الذي كان يحيط بالمدينة ليحميها من الغارات و الاعتداء، و تنتهى شبكة الشوارع إلي أبواب السور المدينة التي تغلق بعد صلاة المغرب، وتشير آثار مدينة " برني" عاصمة البرنو من خلال بقاياها على أنها كانت مدينة حصينة و كبيرة و بها أطلال تدل على أن مبانيها كانت من الطوب الأحمر و توجد كذلك آثار للمباني الحجرية وهى محاطة بسورو خندق وبالسور خمسة أبواب(فاتن البنا،١٩٨٤،٦).

سابعاً : احتفظت بعض العواصم قبل الاستعمار بخصائصها الوطنية التي تعكس معظم خصائص المدينة الإفريقية، و ينطبق ذلك على" كوماسى و ايبادن " ،فقد احتفظت كوماسى عاصمة مملكة الأشانتى أحد أهم و أقوى المدنيات الإفريقية القديمة و التي سيطر شعبها على مساحات كبيرة بين وديان الفولتا الجنوبية و الهضاب غربا و بين الداهومى شرقا و بلغت أوج حضارتها في القرن الثامن عشر بخصائصها الوطنية التقليدية ومثلت انعكاساً لبيئتها الطبيعية والحضارية فلم تتعرض لمؤثرات خارجية خلال فترة العصور الوسطي.(نعيم قداح، ١٩٦٠، ٥٩) كما تعكس ايبادن المدينة القديمة معظم خصائص المدينة الافريقية الوطنية النشأة و هى في ذلك تتوافق مع كل مدن اليوروبا ، بينما تختلف عن باقي تلك المدن في أنها لا يوجد بها "القصر"، و ذلك نتيجة نشأتها العسكرية هذا بالإضافة لحداثتها فهي ليست بقدم الكثير من مدن اليوروبا الأخرى ، ويشير هانس إلى ما ذكره "موباجونجى Mobagunje" من أن أ كثر الخصائص بروزاً من الناحية المورفولوجية في القطاع القديم من المدينة هو "التخطيط العشوائي" و أنها غير منتظمة فتسود بها الكثافات السكنية و السكانية المرتفعة و على الرغم من وجودها في شكل أحياء إلا أنه يصعب التعرف عليها، و لا تظهر الارتفاعات في خط السماء سوى في أبراج الكنائس و مآذن المساجد أما المساكن فهي ذات أسطح منخفضة مستوية. (Hance. W.. 1970,344. 345)

بينما تتشابه ايبادن مع المدن الأخرى في أحد أهم العناصر المورفولوجية وهى "الأسوار" و التي جاءت متأثرة بالظروف و النواحي السياسية و العسكرية السائدة في تلك الفترة، لتضمن للمدينة الأمن و الاستقرار و الحماية، كما تمثل ايبادن نموذجاً لإحاطة المدينة بسور مزدوج، و قسمت المدينة إلى عدة أحياء كل منها يتكون من عدد من المباني و المساكن المركبة و التي يطلق عليها اسم "Compound"، وكانت تضم أكثر من سبعين حيا ، و أهم ما تميزت به خطة المدينة هى صلاحيتها للقيام بوظائفها الإدارية و الدفاعية و التجارية (فاتن البنا،١٩٨٤ ، ٤١، ٤٣)

ثامناً : اتسمت المدن و العواصم خلال تلك الفترة بالأحجام الصغيرة و التي تخضع في معظمها للتقديرات ،فقد أظهر تقدير لحجم السكان في تمبكتو و الذي تم في عهد الأسكيا محمد في الفترة من ١٤٩٣-١٥٢٨ و تم خلاله إحصاء المساكن و السكان وإجراء حصر لسبعة الآف و ستمائة و ست و عشرين منزلاً كبيراً بخلاف المنازل المتواضعة و الأخصاص و بيوت العامة، فضلاً عن ست و عشرين بيتا من بيوت الخياطين، و ذكر المؤرخ "مونى Moany" في إحصاء المساكن أن عدد السكان قد ناهز المائة ألف نسمة و إن كان هذا الرقم قد يبدو مبالغاً فيه ربما لاعتماداه على تقديرات الحالة، أما كومبى صالح العاصمة الأخيرة لإمبراطورية غانة و التي بنيت عام ٣٠٠ م ،و ظلت تنمو بالتدريج منذ تلك

التاريخ، لتمثل تلك العاصمة تأريخاً و نموذجاً لدخول الإسلام في غربي إفريقيا و نمو و تطور أول الممالك فيه، فقد أوضح "مونى" في دراسته وصفاً تفصيلياً للحيز الحضري لها ،و ذكر أنها شغلت مساحة نحو ١.٦ كم ٢ من الأرض و كان عدد سكانها لا يقل عن ٣٠ ألف نسمة ، و هو عدد ضخم بالنسبة لسكان المدن في ذلك الوقت. (أحمد فتوح عابدين، ١٩٨٩ ، ١٢٤،١٢٨).

ثانياً: نشأة و نمو عواصم غربي إفريقيا في فترة الاستعمار (من القرن السادس عشر – إلى القرن التاسع عشر) :-

مر استعمار إفريقيا بمرحلتين أساسيتين، مرحلة أولى طويلة امتدت نحو ثلاثة قرون من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر، وهى مرحلة "الاستعمار الساحلي" أو مرحلة مواطىء الأقدام و التي ظلت القوى الاستعمارية فيها تتأرجح طويلاً أمام السواحل خلال القرن الخامس عشر دون أن تتمكن من النفاذ إلى الداخل، و لهذا فقد اقتصر الاستغلال على أخف و أغلى السلع الساحلية وهى السكان فيما عرف بتجارة الرقيق، أما بعد مؤتمر برلين١٨٨٤ و نهاية القرن التاسع عشر دخل الاستعمار إلى قلب القارة في مرحلته الثانيه و التي بدأ معها "الاستعمار الجغرافي"، و تحول الاستعمار في هذه المرحلة إلى نزيف اقتصادي رهيب وابتزاز للموارد في شكل اقتصاد هدمي (جمال حمدان ، ١٩٩٦ ، ٢٤، ٢٥) .

(١) عوامل نشأة المدن العواصم في الفترة الاستعمارية:-

تضافرت العديد من العوامل التي جعلت غربي إفريقيا منطقة جاذبة للاستعمار الأوروبي، فموقع و موضع غربي إفريقيا و قربه من أسواق الطلب لتلبية احتياجات الدول المستعمرة جعلت تكالب الاستعمار عليه كثيفًا في مراحل الاستعمار الأولى للقارة الإفريقية، فقد استقر الأوروبيون في نقاط صغيرة على الساحل إما للتجارة أو للتزود بالمؤن و خاصة مع بداية حركة الكشوف الجغرافية، مما دفعهم نحو محاولة التعرف على غربي إفريقيا بموارده المتميزة من الذهب و الرقيق و التي تزايد الطلب عليها خاصة بعد اكتشاف أمريكا و استعمارها ، وانتشار المزارع الواسعة و زيادة الحاجة للأيدي العاملة ،و حتى بعد إلغاء تجارة الرقيق كان لظروف الثورة الصناعية في أوروبا أثرها في تزايد الطلب على خامات غربي إفريقيا اللازمة للمصانع، و كذلك فتح أسواق جديدة لتسويق منتجاتها الصناعية في مستعمرات غربي إفريقيا. (محمد جمال الدين ، ١٩٧٤، ١١٢)

و قد أسس الأوروبيون العديد من المدن على الساحل خلال الفترة الاستعمارية لتخدم أغراضهم الإدارية و الاقتصادية، كمدن النقل (السكك الحديدية و الموانيء) بعد تدمير المراكز التقليدية للنقل عبر الصحراء ، ومع ثورة الإنتاج و التجارة تأسست مراكز و أنماط جديدة من مدن النقل و الأسواق و المدن

الموانىء لتخدم عملية نقل البضائع المصدرة من المواد الخام الزراعية أو المعادن للمصانع في المدن الأوروبية الكبرى ،والتي تضخ المواد المصنعة مرة أخرى للمستعمرات في شكل بضائع لتسويقها .(Udo,R., 1983,95)

و قد أثرالاتصال الأوروبي بغربي إفريقيا في نشأة المزيد من المدن و المراكز العمرانية و من بينها العواصم، و التي تأثرت بأهداف الاستعمار في الاستفاده من الخامات التعدينيه أو المواد الخام الزراعية و الخامات الطبيعية ، وما استلزمه ذلك من ضرورة إنشاء شبكات الطرق و السكك الحديدية و الموانىء" بالإضافة إلى إنشاء العديد من المدن و المراكز الإدارية لتؤدى وظيفة "العواصم" ،و ظهر دور الاستعمار في كثير من الأحيان في إصلاح العديد من المحلات العمرانية تمهيداً لانتقال مراكز الحكم إليها . (Morgan,M.,1969, 422)

و لهذا وقفت العديد من العوامل خلال الفترة الاستعمارية بمرحلتيها(الاتصال الأوروبي المبكر عبر السواحل ثم لاحقا التوغل الاستعمارى نحو الداخل) وراء نشأة العواصم الاستعمارية و التي يمكن دمجها خلال المرحلتين في ثلاثة عوامل أساسية:

١- العوامل الطبيعية :أثر ظروف البيئة الطبيعية.

٢- العامل الاقتصادي:متمثلاً في أثر(تجارة الرقيق ، و النقل و المواصلات ، و نشأة الموانىء) .

٣- العامل السياسي: و الذى يتمثل في تأثير الاستعمار الأوروبي الحديث في القرن التاسع عشر على نشأة العواصم الاستعمارية.

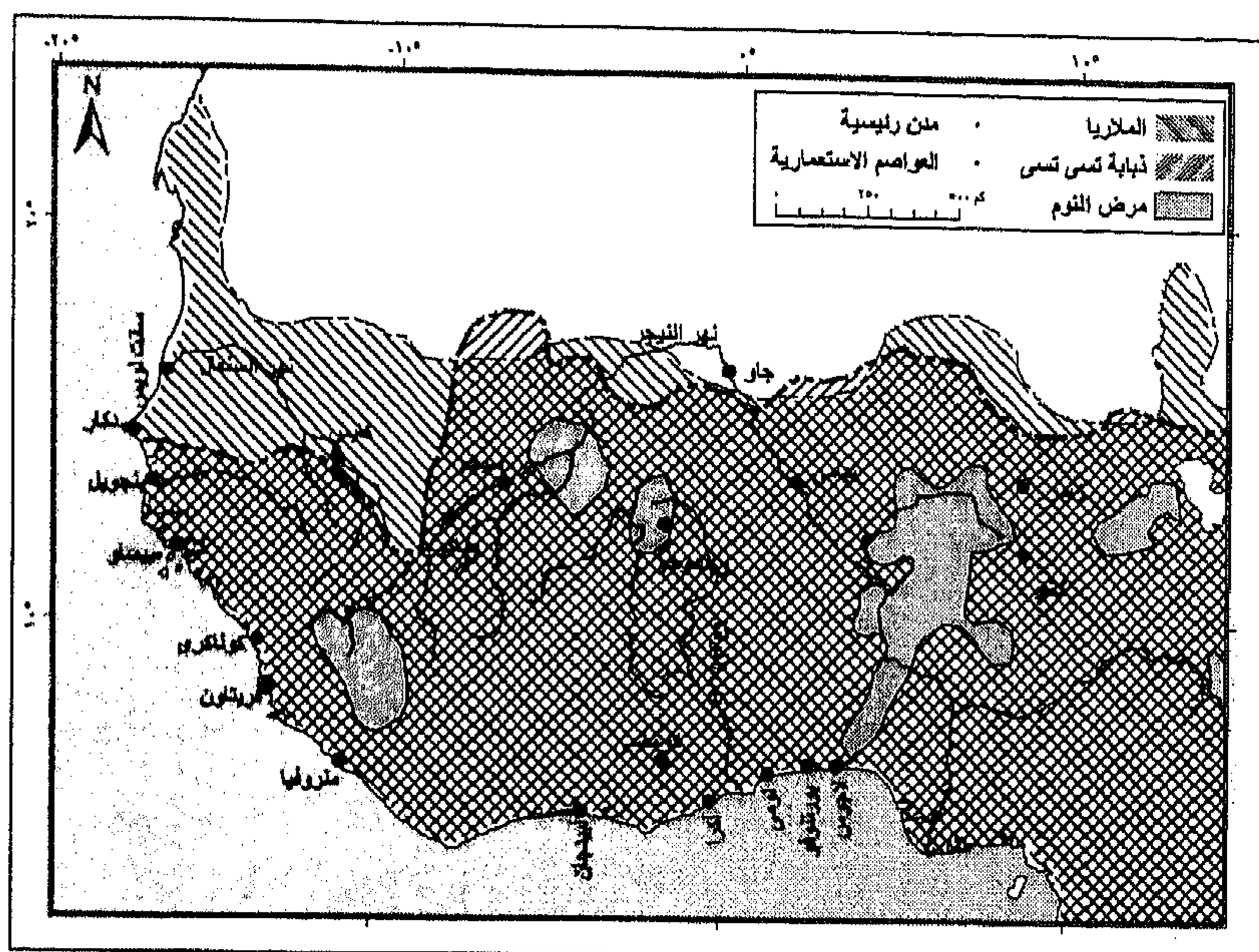
<u>(أ) أثر ظروف البيئة الطبيعية في نشأة العواصم في الفترة الاستعمارية :</u>

ظل غربي إفريقيا والأطلنطي في سبات طويل وتأخر كشفه بسبب ظروف البيئة الطبيعية الطاردة التي وفرت أفضل وسائل الحماية للمنطقة عبر السواحل الممتدة ، فيختلف السهل الساحلي في اتساعة من جزيرة " شيربرو " في سيراليون غرباً حتى دلتا النيجر شرقاً ثم يضيق في ليبيريا وجنوب شرقي غانا ويغلب عليه أشرطة الرمال التي قد تتصل نهايتها أحيانا باليابس، هذا فضلاً عن استقامة الساحل في كثير من أجزائه ،إضافة لما يواجهه الساحل من تيارات وعواصف بحرية خاصة في ساحل ليبيريا وهو الأمر الذي جعل المنطقة في ليبيريا تتمع بالاستقلال حتى القرن التاسع عشر، كما تواجه مناطق الساحل في "كوديفوار" صعوبات أخرى مثل انتشار المستنقعات وحواجز الرمال (حسن الخولى ،١٩٨٣، ٤) .

كما لم تسمح ظروف انتشار الغابات المدارية المطيرة الكثيفة في غربي إفريقيا إلا بالاستقرار المشتت في منطقة الغابات و التي مثلت بيئة خصبة لانتشار الحشرات ونواقل الأمراض، فيتسم غربي

إفريقيا في مناطقه المدارية المنخفضة بارتفاع درجات الحرارة التي تتزامن مع الرطوبة المرتفعة و تؤدى الحرارة الرطوبة و الأمطار معًا إلى انتشار الحشرات و نواقل الأمراض التى تتسبب في تفشي أمراض خطيرة مثل الملاريا، وقد دفع انتشار الملاريافى مساحات واسعة فى غربي إفريقيا بعض مراكز العمران أن تنأى عن الأنهار رغم صلاحية التربة القريبة من ضفافها للزراعة و الإنتاج. (Oboli,B. &Church , 1978, 21)، فكما يوضح شكل رقم (٥)

شكل رقم (٥) مناطق انتشار الملاريا و ذبابة تسى تسى في غربي افريقيا



المصدر بتصرف اعتمادا على :
آمال إسماعيل شاور و أحمد على إسماعيل: إفريقيا المعاصرة البيئة و الإنسان و التحدي ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، القاهرة ، ١٩٩٨ ، ١٢٧-١٢٩.

يعانى غربي إفريقيا من اتساع المساحة التي تتأثر بانتشار الملاريا وذبابة" تسى تسى" و الأمراض المصاحبة لها "مرض النوم " و ترتبط انتشار ووجود الذبابة بظروف البيئة الطبيعية الحارة و الرطبة بينما ينعدم وجودها في المناطق التي تقل أمطارها عن ٧٥٠ مم ،و قد ارتبط مرض النوم بغربي إفريقيا حتى نهاية القرن الماضى و أدى إلى حدوث كثير من الوفيات في مطلع هذا القرن،وحد انتشار الذبابة من توزيع السكان في غربي إفريقيا في الماضى، كما وقف انتشار الإسلام مع حدود السافانا التي تخلو منها ، بينما اقتصر توزيع السكان المحليين على قرى صيد صغيرة تعيش على الجمع والالتقاط وصيد الأسماك، كما منع انتشارالذبابة توغل المستعمرين نحو الداخل في غربي إفريقيا خاصة في مناطق النفوذ الفرنسي.(آمال شاور،أحمد اسماعيل، ١٩٩٨ ، ١٢٩،١٣٠).

و علي الرغم من الظروف الطاردة فى أجزاء عديدة من الساحل ، إلا أن الموقع الساحلي للمـدن بمناخها المعدل قد مثل أحد الدوافع الهامة لانتقاء تلك المواضع و اختيارها لإنشاء المدن ،حيـث يسـود المناخ المدارى في كل غربي إفريقيا بشكل عام و لا تقل متوسط درجة الحرارة الشهرية عن ١٨ درجـة مئوية في نطاق الغابة ، بينما ينخفض المتوسط الشهري في المناطق الساحلية بنحو درجتـين ،و يصـل متوسط درجة الحرارة في منطقة الساحل في يناير إلى ٢٧ درجه مئوية ، بينما يقـل المـدى الحـراري السنوي إلى درجة واحدة في " فريتاون " و يصل إلى١.٧ درجه في "أكرا "،و يتزايد المدى الحراري كلما اتجهنا نحو الداخل (Whire.M. & Gleave.M..1971,14).

وقد مثل المناخ المحلى " لأكرا " بظروفه المعتدلة من الجفاف النسبى و قلة الرطوبة أكثر العوامل جذباً لاستيطان الأوروبيين بها واختيارها لإقامة عاصمة مستعمرة الذهب ثم عاصمة غانا المستقلة ، فيعتبر مناخ أكرا المحلى نمطاً شاذاً بالنسبة لساحل غينيا، حيث تقع أكرا في الساحل الشرقي من غانا ، على خط طول "جرينيتش" و إلى الشمال من خط الاستواء بنحو ٥ درجات حيث يسـود المنـاخ الحـار الرطب و الذي يعد استثناء من الإقليم المناخى في غانا و الذي تقع فيه أكرا و هو نطاق "أكرا – توجـو الساحلي الجاف"، فتقع بذلك ضمن إقليم يشمل المنطقة الواقعة جنوباً من الخط الذي يبدأ من "تـاكورادى" مارا بـ"نيساوام" ثم يقترب من الحدود الجنوبية لجبال توجو جنوب "بالميه" في توجو ، و يصل المتوسط السنوي للأمطار إلى ٧٣٠مم ، و يتركز التساقط في شهور "يونيو ، يوليو و أكتـوبر" ، و تتميـز أكـرا بانخفاض الرطوبة عن المنطقة الاستوائية و ترتفع درجات الحرارة عنها بدرجات بسيطة باستثناء الفتـرة من يوليو إلى سبتمبر حيث تكون في أقل درجاتها (Oboli ,B. &Church., 1978, 43)، ووجهت بذلك الظروف المناخية لأكرا والتي تعتبر جذابة بالنسبة للأوروبيين اختيار موقع أكرا لتصبح عاصمة سـاحل الذهب البريطاني لما تتمتع به من مزايا تتعلق بتوفر الراحة و الظروف الصحية الملائمـة ممـا شـجع استقرار الأوروبيين فيها بعيداًعن مخاوفهم من الأمراض.

وقد مثلت و فرة موارد البيئة الطبيعية سواء المواد الخام الزراعية "الكاكاو، البن، المطاط، نخيل الزيت، الكولا) أو المواد الخام المعدنية و التي ساهم التكوين الصخري و التركيب الجيولـوجي لغربـي إفريقيا في وفرتها في العديد من المواضع أهم عوامل جذب مراكز الاستقرار الأوروبي و إنشاء المدن و المحلات الأوربية الأولى ، فتركز تكالب الاستعمار على مناطق الثروات المعدنية وإرساباتها فى منـاطق جبال فوتنجالون و في غينيا و ليبيريا و شمال نيجيريا و غانا حيث (خام الحديد و الذي تتركز ارساباته في النطاق المحصور بين خطى (١٠-١٦) شمالا)، و فى منطقة هضبة جوس حيث التركيزات العاليـة

لخامات القصدير،(Oboli.B. &Church . 1978,21) هذا بالإضافة لما تميزت به غانا و التي سميت قديما "مملكة ساحل الذهب" لوجود تركيزات عاليه للمعادن الثمينة مثل الذهب، فقد كانت"مملكة ساحل الـذهب" مركزا هاما للنشاط الأوروبي بسبب و فرة موارد بيئتها الطبيعية ،فيشير التاريخ المبكر لأكرا قبل ١٥٠٠ عام إلى أن المنطقة مثلت مصدرا رئيسيا لثمار الكولا و العاج، كما كان نطاقها الغابى الإستوائي أحد أهم و أغنى مصادر الذهب والتي مثلت ١/١٠ من الإنتاج العالمي آنذاك (Grava. S. &et al. 2004,3).

ب- العوامل الاقتصادية:-

* أثر تجارة الرقيق في نشأة العواصم في الفترة الاستعمارية :

لعب العامل الاقتصادي دوراً هاماً في نمو وتطور العديد من المدن خلال فترة الاستعمار المبكـر والتي أصبح العديد منها عواصم إدارية خلال المرحلة الثانية من الفترة الاستعمارية ، فقد لعب قرب موقع غربي إفريقيا من أسواق الطلب لتجارة الرقيق ما جعله أكثر المناطق تأثرا بتلك التجارة . ودفع فقر البيئة الطبيعية و افتقارها للأراضي الصالحة للزراعة في بعض النطاقات الساحلية أوالمناطق القريبة من الساحل لتوجيه السكان نحو الظهير لمقايضة منتجات تلك المراكزمن الأسماك المجففة والملح بالمنتجات الزراعية لجيرانهم في الداخل من الحديد واليام والخضراوات ،كما هو الحال في دلتا نهر النيجر والسواحل الغربية لنيجيريا حيث العاصمة" لاجوس " ، وسرعان ما تغير هذا النمط مع الوصول الأوروبي الذي حول الوجهة الاقتصادية لهذه المناطق نحو الساحل ،وأدى التبادل التجاري مع الأوربيين خاصة تجارة الرقيق إلى نشأة ونمو العديد من المراكز العمرانية في دلتا النيجر وسواحلها الشرقية والغربية (فاتن البنا، ١٩٨٤ ، ٦٦).

و قد ازدهرت المدن القديمة و التي كانت قرى صيد وطنية و محلية صغيرة بشكل خـاص مـع تجارة الرقيق، ومن أشهر تلك المدن التي تجاوز عددها عشرين ميناء لتجارة الرقيق "بونى كالابار / أوريا / ويداه / أبيدجان / داكار" ، و خلال الفترة الاستعمارية اللاحقة اتخذت بعضا من هذه المـدن كعواصـم إدارية تخدم أغراضاً عديدة مثل "لاجوس"، وعلى الرغم من أن بعضاً من هذه المدن قد نما حتى أصـبح مراكز تجارية هامة ، فإن البعض الآخر قد تضاءلت أهميته و ارتد إلى الشـكل الأول لقـرى الصـيد الصغيرة مثل "فوركادوس – أبوبو". (Udo, R., 1978 , 47) و كما يتضح من شكل رقم (٦):

شكل رقم (٦) مراكز تجارة الرقيق حتى بداية القرن التاسع عشر

المصدر بتصرف اعتمادا على :

Stock Robert: Africa South OF The Sahara, A Geographical Interpretation, The Guilford Press, London,1995, 67.

Fage J.D: An Atlas of African History, Edward Arnold, Britain, 1978.11

شهد النطاق الساحلي و الذي عرف بساحل العبيد ما بين نهر الفولتا و الكاميرون نهوض مراكز عمرانية ناجحة و جيدة أصبحت فيما بعد مراكز للتركز الكثيف لعواصم ناهضة في غربي إفريقيا ،في حين اقتصر دورها في البداية على تلبية احتياجات التجار المحليين للرقيق و السفن العابرة، و من هذه الموانيء "لاجوس – بورتنوفو" و التي أنشأها البرتغاليون ، بعد أن ثبت فشل مراكزهم في" بنين". (Morgan,M. , 1969, 225) .

وقد أنشأ البرتغاليون كما اتضح من شكل (٦) بعضاً من الحصون على الساحل مع نهاية القرن الخامس عشر بعد استئجار الأراضي من الزعماء المحليين مثل حصن "المينا" على ساحل الذهب عام ١٤٧١ ،و الذي أنشأ لحماية التجارة البرتغالية و مثل أكبر مراكز تجارة الرقيق في العالم،ثم أسس الهولنديون العديد من الحصون في ساحل الذهب و من أشهر تلك الحصون "أكرا" عام ١٦٠٢ وعلى الرغم

من عدم اتصالها بأي من طرق التجارة على ساحل الذهب إلا أن اختيار موضعها جاء نتيجة لخصائصـــه الجغرافية المتميزة مثل بقية نقاط الساحل ، و مثل هذا الحصن مركزاً هاماً لتجارة الرقيق بـــين غربـــي إفريقيا وأمريكا. (Grava, S., &et al, 2004,3) .

وإذا كانت تجارة الرقيق قد اقتصر أثرها على نشأة العواصم ونمو و تطور بعض من المدن و القرى الصغيرة، فإن إلغاء تجارة الرقيق قد أسهم مباشرة في نشأة بعض من العواصم في غربي إفريقيا، فمع إلغاء تجارة الرقيق شهد غربي إفريقيا عودة الرقيق المحرر من أمريكا بعد أن لاقوا التشجيع من بعض قادة المجتمع ومن ينادون بالسلام و قاموا بتوطينهم في ليبيريا و خاصة في "منروفيا"، كما تم تجميع الأسرى المحررين من سفن الرقيق و توطينهم في "فريتاون" في سيراليون، وقد ظهرت أول مستعمرة للرقيق المحرر عام ١٧٤٧م في "بنجرفيل" و لكن تزايدت بها المشاكل الناجمة عن ارتفاع الوفيات و معدلات الفقر عام ١٧٨٨م وتم تدميرها بواسطة السكان المحليين في العام التالي، و في عام ١٧٩١م كونت شركة سيراليون محلة عمرانية أخرى و بحلول عام ١٧٩٤ ظهرت "فريتاون" ، ووفد إليها "الكرو" للعمل كصيادين و قدم كذلك إليها "الماندنجو والتيمن" للعمل بالتجارة ، و اقتصرت المدينة في البدايةعلي ٤٠٠ منزل (Morgan,M., 1979,225) .

و قد كان البرتغاليون هم أول من وصلوا إلى "فريتاون" عام ١٤٦٠م حيث تعيش جماعات "التيمن" على طول الساحل الشمالي لسيراليون المعاصرة و أطلق البرتغاليون الأوائل اسم "سيراليو" عليها و التي تعنى "جبال الأسد" حيث إن الجبال هى المظهر الطبيعي السائد بها، وقد بدأت عملية إعادة الرقيق المحرر بعد الحرب الأمريكية وكانت الدفعة الأولى التي وصلت إلى" فريتاون" عبارة عن ٤٠٠ من الرقيق المحررو قد قامو بتأسيس مقاطعة الحرية قرب فريتاون الحالية، و لكنها لم تصلح للاستيطان فأعيد تأسيس" فريتاون"على شبه الجزيرة عام ١٧٩٢و استقبلت "فريتاون" نحو ٥٠٠ من الرقيق المحرر العائدين من أمريكاو من جاميكا. و في عام ١٨٠٧ منعت بريطانيا تجارة الرقيق و سيطرت بريطانياعلى المدينة عام ١٨٠٨ واستخدمتها كقاعدة بحرية للدوريات المضادة لتجارة الرقيق (Baton, M., 1969،5, 6.) .

كما ترتبط نشأة "منروفيا" أيضاً بنهاية تجارة الرقيق ، فيعد إنشاء مدينة "منروفيا" عاصمة ليبيريا في حد ذاته تأريخاً لإعادة توطين المحررين من الرق بعد عودتهم من أمريكا ويشير تاريخ منروفيا إلى استقرار قبائل الباسا في منطقة رأس ميسورادو في البداية ، ثم أصبحت خليطاً إثنياً بعد ذلك مع وصول البرتغاليين الذين احتكروا التجارة على الساحل من القرن الـــرابع عشر إلى السادس عشر و هم من أطلقوا على "رأس ميسورادو" هذا الاسم، و في عام ١٨١٩ نجحت جمعية الاستعمار الأمريكي في الحصول على

ميثاق يتيح لها إنشاء دولة للرقيق المحرر في غربي إفريقيا ونجحت في الحصول على شريط من الأرض للأبد يحيط به من الشمال و الغرب المحيط الأطلنطي و من الشرق و الجنوب يمتد الشريط في اتجاه جنوبي شرقي من مصب نهر ميسورادو، و نزل المستوطنون الأوائل منروفيا عام ١٨٢١ و في السنة التالية في ٢٥ ابريل ١٨٢٢ تم ميلاد دولة جديدة وعاصمة جديدة تمثل مستوطنة دائمة للرقيق المحرر و أطلق عليها فيما بعد "منروفيا" نسبة للرئيس "جيمس مونرو"، و تم إنشاء أول محلة عمرانية عرفت بجزيرة "شربرو"، و في عام ١٨٣٠ ضم هؤلاء المحليون و المستوطنون أنفسهم إلى مستعمرة "ميسورادو" و انتظم واكتمل شكل منروفيا بعد الكومنولث عام ١٨٢٩و الذي ضم مستوطنات ("كالدويل" و "مسيلبرج" و "جورجيا الجديدة") ، و استمر اتحاد الكومنولث مع منروفيا حتى ١٨٣٨، ثم صدرت اتفاقية التأسيس عام ١٩٤٧ والتي أصبحت بموجبها ليبيريا دولة مستقلة وضمت جميع المستوطنات السابقة و بعد مرور عامين أصبحت منروفيا عاصمة للدولة (Youcy.E..1959.,11.17. 44).

و قد شهدت بعض المدن الاستعمارية نمواً ملحوظاً مع عودة الرقيق المحرر، ويظهر ذلك جلياً في" بورتنوفو" العاصمة السياسية " لبنين " ،و التي ظهرت في القرن السادس عشر قبل ظهور الاستعمار الأوروبي حيث كانت عاصمة لمملكة صغيرة هي مملكة "الأدا"، و كانت "بورتنوفو" من أكثر النقاط الساحلية التي ارتداها الأوروبيون و التي لعبت دوراً هاماً في تجارة الرقيق و استقبال الرقيق المحرر، وخلال القرن الثامن عشر سيطر البرتغاليون عليها عام ١٧٠٤ و قاموا بتأسيس "بورتنوفو" عام ١٧٥٢ كميناء لشحن الرقيق إلى البرتغال و الأمريكتين، ثم خضعت "بورتنوفو" للسيطرة الفرنسية منذ عام ١٨٦٣ و تم إعلانها كمحمية فرنسية و حاولت فرنسا أن تجعل منها منطقة ذات نفوذ قوى يضاهى قوة داهومى في الماضي، و في عام ١٩٠٠ تم دمج بورتنوفو في مستعمرة داهومى لتصبح "بورتنوفو" عاصمة لداهومى عام ١٩٠٠(www .Colombiaencyclopedia.ne.2004) .

* أثر شبكة النقل و المواصلات على نشأة العواصم الاستعمارية:

حرص الاستعمار على خلق شبكة جيدة من النقل و المواصلات من طرق و خطوط السكة الحديدية و التي تعتبر الشرايين الرئيسية لحركة النقل في غربي إفريقيا ،فقد اهتمت الدول الاستعمارية بإنشاء و مد خطوط السكك الحديدية في الدول التي بسطت نفوذها عليها لتأكيد سيطرتها على تلك الدول المحتلة و سهولة النفاذ للداخل خاصة مناطق المواد الخام الزراعية و التعدين حتى يسهل استنزافها و نقلها للخارج ، و مثلت شبكة النقل و المواصلات التي ارتبطت بالاستفادة من المواد الزراعية و التعدين عاملاً هاماً في التأثير على شبكة العمران في غربي إفريقيا.

فنشأت العديد من المدن و العواصم مع خطوط السكة الحديدية، فقد أدى استبدال الطرق المائية الداخلية بالسكك الحديدية إلى إضفاء أهميه كبيرة على بعض المحلات العمرانية و رفعها لمرتبة المدن الكبرى بل والعاصمة أحيانًا ، و يعتبر أشهر مثال على ذلك في غربي إفريقيا مدينة "كادونا" و التي أسسها "لوجارد" بعد أن قام بمحاولات عديدة من أجل استخدام المحلات العمرانية الموجودة كنوايات للعواصم الاستعماريه بدلاً من إنشاء مدن جديدة فاستخدم كادونا لتكون عاصمة لإقليم شمال نيجيريا.(Udo,R., 1983, 95)، و تأسست مدينة كادونا سنة ١٩١٧ عند نقطة تعبرها السكة الحديدية عند نهر كادونا ، و تطورت المدينة لتصبح نقطة عقدية" Nodal Point" و مثلت أهم مدينة سكة حديد آنذاك ، حيث كانت مثالاً جيداً لنوع مدن النقل و عقدة مواصلات و مركزاً لتغيير خطوط المسافرين من "كانو- كادونا- بورت هاركورت- و لاجوس" (فاتن البنا ، ١٩٨٤، ١٥٢) .

كما أضاف وصول و مد خطوط السكة الحديدية أهمية كبيرة لبعض القرى الصغيرة و تحولت إلى عواصم كما في "بماكو" والتي نشأت في نهاية ١٦٥٠ ،و كانت عبارة عن قرية صيد صغيرة ظلت لفترة طويلة لا تحظى بأي أهمية، حتى استولى عليها الفرنسيون عام ١٩٠٤ فتحولت بماكو بعد مد خطوط السكك الحديدية إلى عاصمة بعد أن ازدادت أهميتها لوقوعها عند نهاية خط السكك الحديدية "بماكو - داكار" ، وأصبحت عاصمة للسودان الفرنسي كله عام ١٩٠٨ وتم نقل العاصمة إليها بعد أن ظلت لفترة طويلة في" سانت لويس"، و قد ساهمت شبكة النقل و ربط بماكو بمناطق المستعمرة فضلاً عن كونها ميناء نهرياً و مركزاً إدارياً في نمو المدينه بسرعة فائقة خلال فترة قصيرة مقارنة بالمدن الداخلية الأخرى .(Udo, R., 1978, 205.282)

و تعتبر "أكرا" من أكثر المدن التي تأثرت بمد خطوط السكك الحديدية ، فقد كانت أكرا أكبر تجمع حضرى في غربي إفريقيا البريطاني استفاد من مد خطوط السكك الحديدية ، و نما دورها و تطورت لتصبح معقلا للحكم البريطاني كله عام ١٨٨٣ ،و بحلول عام ١٨٩٩ أصبحت "أكرا" الميناء الأشد تزاحماً و كثافة على ساحل الذهب و نما دورها في تصريف سلعة الكاكاو مقارنة بما يجاورها من موانيء أخرى على الساحل نتيجة مد خطوط السكك الحديدية ، و أدى تزايد إنتاج الكاكاو إلى زيادة الحركة التجارية و نمو المؤسسات المهتمة بمعالجته و تسويقه و بالتالي نمو المدينة ، و قد تركزت تلك المؤسسات إلى أقرب نقطة من محطات السكك الحديدية و هكذا مثلت السكك الحديدية عامل جذب داخل المجمعات الحضرية نفسها، كما ازداد عدد التجار الأجانب في تلك المؤسسات فقد ارتفع عددهم من ٢٤٢ مؤسسه في سنة ١٩١١ إلى٤٥٠ مؤسسة في سنة ١٩٢١ (ماهر رزق، ١٩٧٨، ١٤٢).

و قد أدرك الألمان و من بعدهم الفرنسيون أهمية وجود شبكة نقل جيدة من أجل تسهيل التجارة و الاستفادة من المواد الخام الزراعية و لإحكام السيطرة على الدولة، و لهذا فقد حرصوا على ربط المدن و العواصم بمناطق الإنتاج الرئيسية عبر خطوط السكك الحديدية ، و منذ عام ١٩٠٠ ظهر الاهتمام بإنشاء خطوط السكك الحديدية في "لومى" عاصمة "توجو"و هى آخر المدن الاستعمارية الساحلية و التي استفادت من نهاية تجارة الرقيق و اضمحلال مدن التجارة القديمة ، و بدأت في النمو منذ عام ١٨٩٧ عندما أصبحت عاصمة "توجولاند" تحت السيطرة الألمانية و التي جعلت منها ميناء لتصدير و تسويق المواد الخام الأولية و الزراعية، وتم تشييد خط سكة حديد عرف "بخط الكاكاو" وهو خط "لومى-أنشو" في عام١٩١١م، و قد انتقلت لومى إلى سيطرة الحلفاء بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى سنة١٩١٤، ثم ظلت تحت السيطرة الفرنسية منذ عام ١٩٢٢ و حتى ١٩٦٠ (Boucoum,Y.& Djeguema, A.,2003, 3).

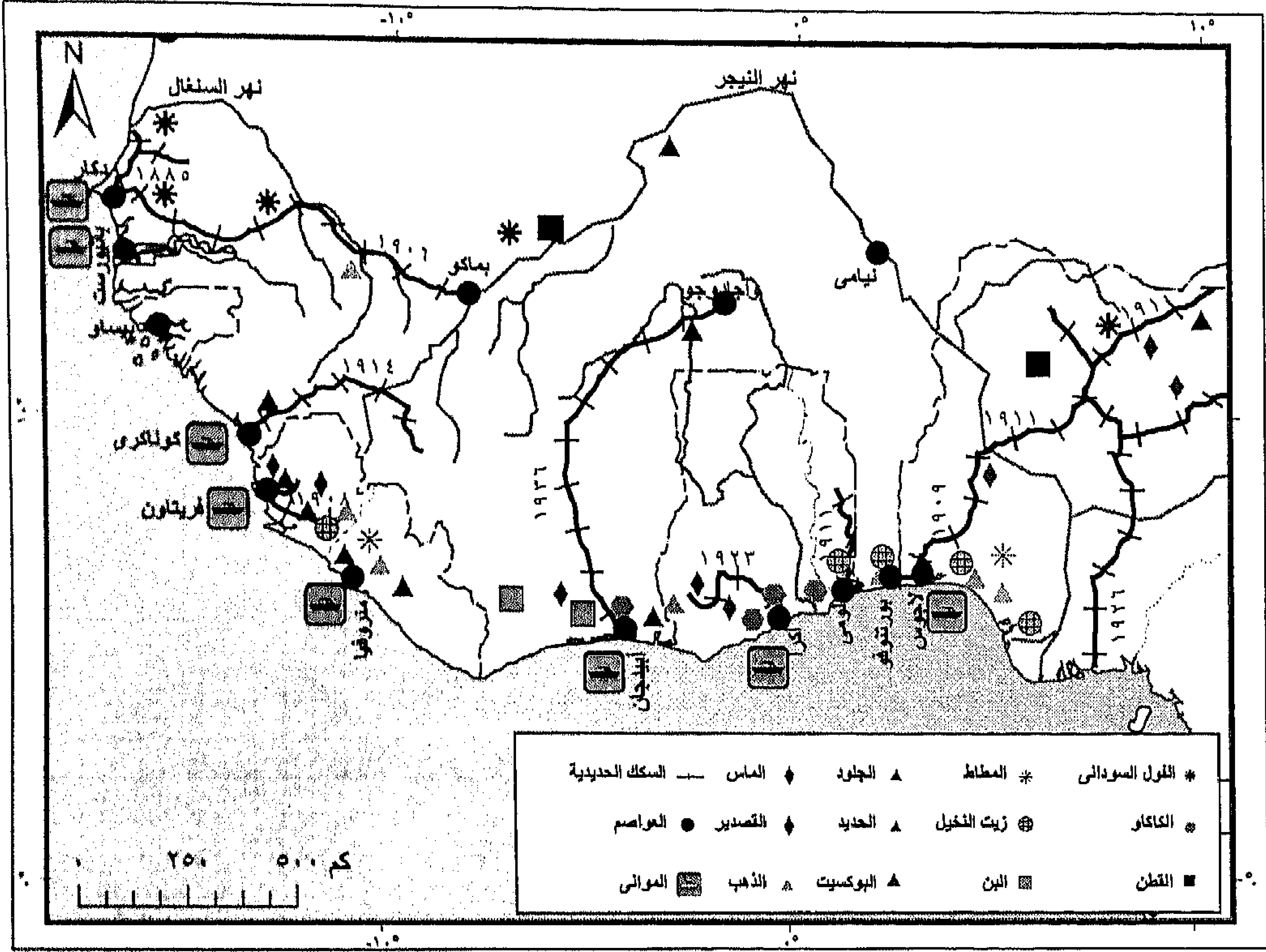
<u>* نشأة الموانىء ونمو التجارة و أثرها في نشأة العواصم الاستعمارية:</u>

يعود النصيب الأكبر من نشأة العواصم في غربي إفريقيا إلى مرحلة نمو النشاط الاقتصادي الذي صاحب عملية التوسع في إنشاء الموانىء البحرية خلال القرن التاسع عشر و أطلق عليها "فترة التجارة" و التحول من تجارة الرقيق بعد انتهائها إلى الاقتصاد النقدي، وقد حول الوصول الأوروبي الوجهة الاقتصادية لغربي إفريقيا نحو الساحل، فشهدت تلك الفترة التوسع في إنشاء الموانىء الملحقة بالحصون القائمة بالفعل، ومثلت أغلب الموانىء عواصم لدول غربي إفريقيا فقد اقتصرت صورة العواصم في الفترة الاستعمارية على منطقة السواحل و لم يغامر الاستعمار نحو الداخل إلا في الفترة الحديثة بل في المراحل المتأخرة منها (سليمان خاطر، ١٩٨٦، ١١٣، ١١٤) .

وقد تركزت موانىء غربي إفريقيا في توطنها و توزيعها من الغرب إلى الشرق (داكار- باثيورست- بيساو- كوناكرى- فريتاون- منروفيا- أبيدجان -لومى لاجوس)، و اقتصرت عمليات التنمية للموانيء على هذه المواضع القليلة و مواضع أخرى محدودة نتيجة لظروف البيئة الطبيعية والجغرافية التي فرضت قيودا تحكمت في عملية اختيار مواضع الموانىء في غربي إفريقيا والتي افتقرت مناطقها إلى المهابط الأرضية و مساحات التفريغ ، حيث تنتشر الليجونات و الجداول مما يعيق عمليات التفريغ و الشحن ، بالإضافة إلى استقامة الساحل في كثير من أجزائه وما يواجهه الساحل من تيارات وعواصف بحرية ، فاقتصرت الموانىء على مناطق التركز و الجذب السكاني والتي اتخذ منها الاستعمار عواصم ومراكز لحكم مستعمراته في غربي إفريقيا كما يتضح من الشكل رقم (٧) (Morgan,M. , 1969, 434).

شكل رقم (٧) الموارد الاقتصادية في غربي أفريقيا خلال الفترة الاستعمارية

(فى النصف الاول من القرن العشرين)



المصدر بتصرف اعتمادا على :

Fage: A History of West Africa, Cambridge University Press, 1969, 184.

فقد أدت التغيرات الاقتصادية والسياسية التي شهدها غربي إفريقيا إلى نمو الموانيء البحرية منذ وجود البرتغاليين والهولنديين ثم الإنجليز بعد أن قاموا بتأسيس نقاط ارتكاز لهم على ساحل الذهب و نهر جامبيا، فظهرت بعض من الموانيء المبكرة في المواضع التي وفرت لها الطبيعة بعضاً من المزايا النسبية مثل ميناء "سانت مارى" أو "باثيورست" و التي تحدد موقعها بسبب ضيق المصب في هذه المنطقة، بينما اعتمدت بعض الموانيء في تجارتها مع الداخل على النقل النهري مثل ميناء "سانت لويس" والتي اتخذها الفرنسيون عاصمة لهم ، كما تم تأسيس بعض الموانيء بجوار ظهير محلى يمكن أن يستوعب احتياجات الميناء نظرا لكثافة التركز السكاني في تلك النقاط الساحلية والتي يسهل اتصالها بالداخل كما في موانيء " بورتنوفو" و" لاجوس"و "كيب كوست" و الذي ظل عاصمة لساحل الذهب حتى عام ١٨٧٦، ثم انتقلت العاصمة إلى أكرا عام ١٨٧٧ ،وإذا كانت أكرا قد بلغت أوج مجدها كعاصمة إدارية لساحل الذهب البريطاني فقد ارتبط ذلك بدورها كميناء ساحلي في الفترة الاستعمارية، حيث مثلت الميناء الأشد كثافة و تزاحماً في ساحل الذهب قبل عام ١٨٩٩ ، و استحوذ الميناء في فترة الاستعمار البريطاني على معظم

عمليات التنمية و التطوير ، فتم تركيز جميع المؤسسات التجارية و أنشطه التخزين و التوزيع بالإضافة للتسهيلات و الخدمات الضرورية بالقرب من الميناء ، حتى أصبحت التجارة القائمة على التصدير الموجه للدول الأجنبية هى النشاط الأول لمدينة أكرا ، بعد أن ركز الاستعمار على الاستفادة من تصدير الكاكاو .(Grava. S. &et al, 2004, 5)

(ج)- العامل السياسي(تأثير الاستعمار الأوروبي الحديث في القرن التاسع عشر على نشأة العواصم الاستعمارية):

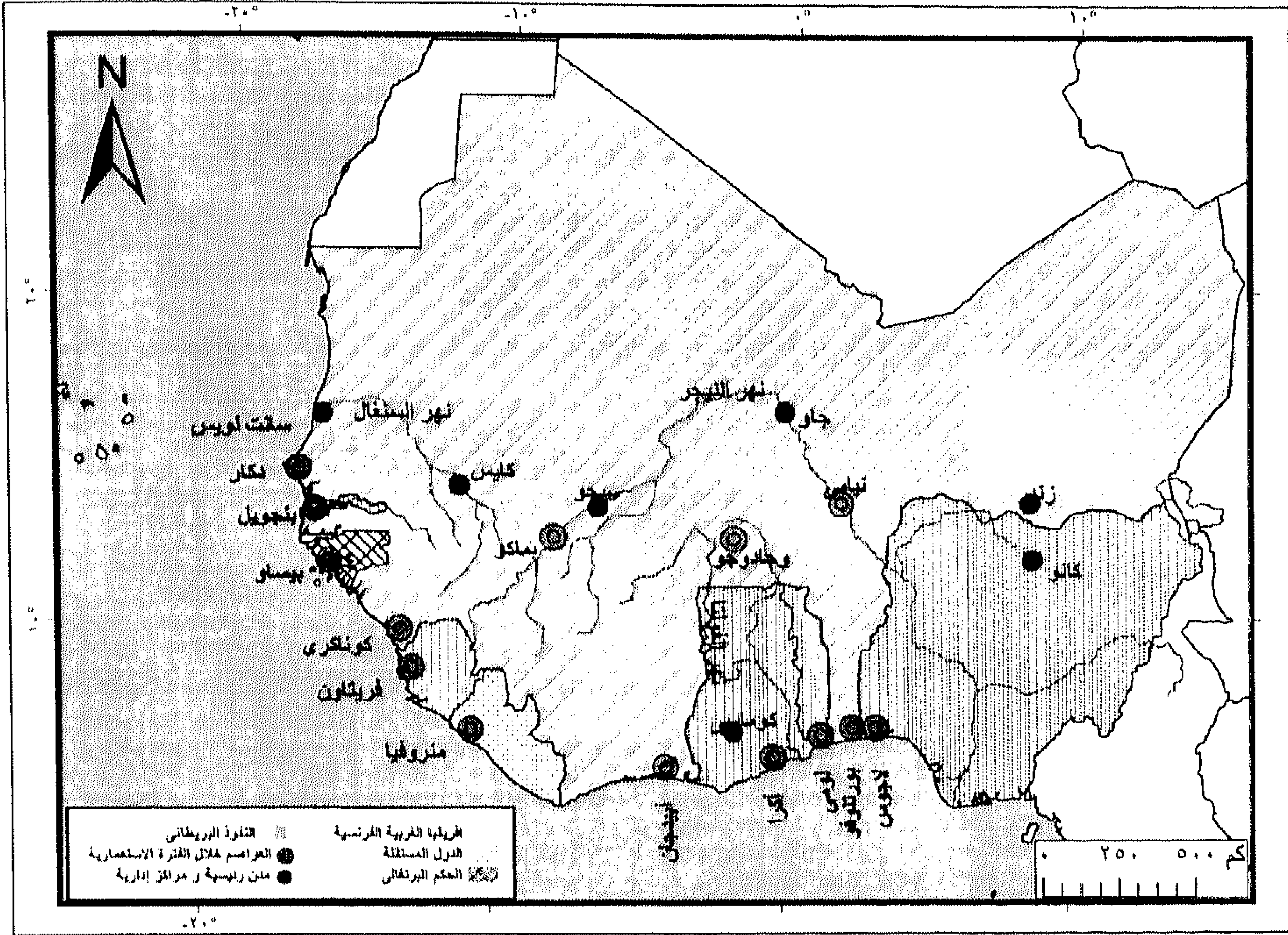
بدأ الكشف الاستعماري لإفريقيا بجهود البرتغال في القرنين الخامس عشر والسادس عشر ، و تبع توغل البرتغال جهود الهولنديين في استكشاف غربي إفريقيا، ثم تلاه تغلغل الإنجليز و الفرنسيين بعد ذلك ، بينما أدى ظهور الألمان و البلجيك على مسرح القارة الإفريقية في نهاية القرن التاسع عشر إلى احتدام الصراع على المناطق الإفريقية من جانب القوى الأوروبية ، و لم تتحدد الحدود الاستعمارية إلا في نهاية القرن التاسع عشر بعد مؤتمر برلين (١٨٨٤-١٨٨٥) و تقسيم القارة إلى مناطق نفوذ بين القوى الاستعمارية ، ويعتبر تغيير الخريطة السياسية خلال هذه الفترة هو بداية انطلاق لرؤية في إنشاء العواصم والمدن الموانىء في سواحل دول النفوذ في غربي إفريقيا والتي ارتبطت مع نقط الاتصال الحضرية في الداخل عبر طرق النقل و وخطوط السكك الحديدية.(سليمان خاطر،١٩٨٦، ١٠٧).

وقد تم تقسيم غربي إفريقيا طبقاً لمؤتمر برلين بين مناطق النفوذ الإنجليزي والفرنسي والألماني والبرتغالي، و حظي الاستعمار الفرنسي و الإنجليزي بنصيب الأسد في غربي إفريقيا الاستعمارية، فقسمت المنطقة بينهماوسعى كلاهما لإحكام قبضته على مناطق نفوذه من خلال إنشاء مراكز الحكم و الإدارة لبسط سيطرتة على مستعمراته.

***نشأة المدن العواصم في مناطق نفوذ الاستعمار الفرنسي:**

ضمت مناطق النفوذ الفرنسي أو كما أطلق عليها إفريقيا الغربية الفرنسية كما يوضح شكل رقم (٨) كلاً من (النيجر/مالي /بوركينا فاسو"فولتا العليا سابقا"/كوديفوار"ساحل العاج سابقا"/السنغال/موريتانيا/ غينيا/داهومى/توجولاند الفرنسي) .

شكل رقم (٨) العواصم الاستعمارية في غربي أفريقيا خلال القرن التاسع عشر



المصدر بتصرف اعتمادا على :

Fage ,J.D., An Introduction To History Of West Africa, Cambridge , 1959, 49.
Fage: A History of West Africa, Cambridge University Press, 1969, 176.

و قد اتجه الاستعمار الفرنسي إلى اتباع سياسة إنشاء مدن عواصم جديدة و تدمير المراكز الوطنية القديمة و طمس ملامحها الوطنيه ،و لهذا نشأت العديد من المدن و العواصم مع بداية الاستعمار الفرنسي لغربي إفريقيا عام ١٦٢٧، و أسس الفرنسيون مدينة "سانت لويس" عام ١٦٥٩م والتي مثلت قاعدة للاستعمار الفرنسي انطلق منها شرقاً إلى داخل القارة مع طرق السكك الحديدية، واحتلت سانت لويس العاصمة منزلة المدينة الأولى للاستعمار الفرنسي في السنغال و ذلك لما تميزت به من مزايا نسبيه عديدة تتعلق بظروف موقعها و موضعها المتميز، حيث تتميز مدينة " سانت لويس" بموقع استراتيجي هام على منبع نهر السنغال و موضع دفاعي حصين تحددت طبيعته بالموقع الجزرى المنحصر بين اليابس وبين ليجون " باراباری " وهو الموقع الذي وفر الحماية ضد أي هجوم من ناحية البحر أو المحيط في نفس الوقت الذي وفرت فيه السهول الفيضية حماية للمدينة ضد أى هجوم قارى عبر اليابس. (www.Senegal online.Com/saintlouishistory,2006).

و قد تعدت العواصم الفرنسية في نفوذها حدود الدول السياسية لتؤدي دور العاصـــمة السياســـية لوحدات كبرى ذات طابع سياسي معين كما هو الحال في "داكار" ،والتي أصبحت خلال الفترة الاستعمارية

عاصمة كبرى للسودان الفرنسي، فتعد داكار من أكثر المناطق التي وطئتها أقدام الأوروبيين ،ويشير التاريخ المبكر لنشأة المدينة لتأسيس البرتغاليين لمستوطنة صغيرة على جزيرة "جورى" و التي تقع على بعد ٣.٥ كم من شبه جزيرة داكار عام ١٤٤٤ ثم تلاهم الهولنديون في الاستقرار على جزيرة جورى خلال ١٥٨٨، بينما مثل الاستعمار الفرنسي أكبر استيطان على الساحل السنغالى بأكمله، فقد احتل الفرنسيون "سانت لويس" على مصب نهر السنغال في ١٦٥٩ ، ولم يتم الاستيلاء الفرنسي على داكار بشكل نهائى قبل عام ١٨٥٧، ثم قام الفرنسيون بتأسيس دكار كمركز حضرى مستقل بذاته عن "جورى" عام ١٨٥٧(Peterson.S.. 2003,1,4) ،وتضافرت العديد من المقومات والمزايا التي جعلت من داكار حالة خاصة ، وأضافت لها أهمية بالغة جعلت منها مدينة تتعدى حدودها الوطنية و الإقليمية في الماضي و الحاضر على السواء، و تمثلت أهم هذه المقومات فى موقعها الاستراتيجي الفريد بالنسبة لخطوط النقل البحرية و الجوية على السواء ،وامتداد موقعها في شكل نتوء بارز في أقصى الطرف الغربي الإفريقي (Hance.W..1970,313) ،فضلاً عن أهمية المدينة كميناء ومركز تجاري هام تخدمه شبكة جيدة للنقل و المواصلات و السكك الحديدية ،و التى بدأت منذ عام ١٨٨٥ بإنشاء خط سكة حديد بين داكارو سانت لويس ،و تزايدت أهمية المدينة بعد أن أسند لها الفرنسيون العديد من الوظائف الخاصة بالإقليم في تصريف تجارته، و بعد أن تم اختيارها عام ١٨٩٨ لتكون قاعدة بحرية فرنسية ، و هيأت العوامل السابقة لاختيار المدينة لتكون عاصمة لاتحاد غربي إفريقيا الفرنسي منذ ١٩٠٤ و حتى عام ١٩٥٨ ،إلى أن تم انفصال غينيا عن اتحاد غربي إفريقيا ثم تبعها انفصال مالي فبدأت دكار تفقد جزءاً من أهميتها. (Peterson.S.. 2003,1,4) .

وتكررت نماذج العواصم الاستعمارية التي كانت تدير عدة أقطار في مناطق النفوذ الفرنسي مثل" زندر" ،والتي مثلت أحد العواصم الوطنية القديمة منذ القرن السادس عشر حين كانت عاصمة دولة البرنو الإسلامية لفترة امتدت من القرن السادس عشر وحتى منتصف القرن التاسع عشر ،حتى غزاها الفرنسيون عام ١٨٩٩م فأصبحت زندر مركزاً لحكم منطقة النيجر الخاضعة لنفوذ الاستعمارالفرنسي، في حين تعددت وظيفتها الإدارية والسياسية كعاصمة لتضم عدة أقطارهى (كايس في مالي – وفولتا العليا– والنيجر) خلال الفترة من عام ١٩٢٢م و حتى عام ١٩٢٦م، إلى أن تم نقل العاصمة إلى" نيامى " على نهر النيجر حيث يتركز المعمور ونواة المدينة الإسلامية القديمة ، وما زالت المدينة تحتفظ بالمؤثرات الإسلامية التي بنيت في القرن التاسع عشر و التي تظهر في أجزاء السور القديم حول المدينة وقصر الحاكم و الذي احتل منطقة و سط المدينة (www.Colombiaencyclopedia.net.2004) .

و اتسمت عواصم مناطق النفوذ الفرنسي بكثرة التحرك والتنقل وعدم الاستقرار متفقة بذلك مع إحدى أهم سمات الفترة الاستعمارية، و قد جاءت حركة بعضها بعد أن اتضح أن اختيار مواقعها لم يكن المكان الأمثل جغرافياً أو اقتصادياً، ، فقد تسبب تغيير طرق النقل والمواصلات كما اتضح سابقاً في تحرك عاصمه السودان الفرنسي من دكار إلى بماكو بعد إنشاء خط السكك الحديدية ،وفي حالات عديدة جاء تحرك العاصمة نتيجة لظروف تتعلق ببيئتها الطبيعية أولاً باختيار مناطق ملائمة لإقامة الأوروبيين أو لتعرض المدينة لمهاجمة الأمراض و الأوبئة ، مثل تحرك عاصمة كوديفوار" ساحل العاج سابقا" فقد ظلت "جراند بسام" عاصمة كوديفوار أثناء الاستعمار الفرنسي في الفترة من ١٨٩٣ حتى ١٩٠٠. ثم انتقلت العاصمة منها إلى "بنجرفيل" منذ عام ١٩٠٠ بعد أن هاجمتها الحمى الصفراء، و مع هذا ظلت جراند بسام الميناء الرئيسى حتى انتقال العاصمةلأسباب أخرى إلى "أبيدجان" في الثلاثينيات عام ١٩٣٤م ، (www wikipedia.org/wiki .en/grandbassam .2005) فلم يجيء اختيار موضع أبيدجان كعاصمة استعمارية للمزايا الصحية لموضعها فقط، بل لمزايا سهوله اتصالها بخطوط شبكة السكة الحديد و الميناء، ، فأصبحت أبيدجان دعامة التجارة الخارجية و نقطة التجميع النهائية لكافة المنتجات الإستوائيه قبل أن يتم تصديرها لفرنسا ، كما مثلت السوق الأول للبضائع الفرنسية المصنعة بعد استيرادها ،منذ أن أصبحت عاصمة لساحل العاج و مقراً للسيطرة الاستعمارية الفرنسيه.(Rakodi. C..1997, 256) .

و إذا كان الاستعمار الفرنسي قد أنشأ العديد من المدن الجديدة و أسند إليها دور العاصمة، فهناك نماذج العواصم الوطنية القديمة تاريخيا في غربي إفريقيا الفرنسي ونماذج للعاصمة الطاعنة في القدم في ممارسة الوظيفة الإدارية مثل "واجادوجو" ، وهى أحد أهم المدن القديمة الوطنية والتي نشأت قبل قرون من دخول الاستعمار، وظلت عاصمة لمملكة الموسى و اضطلعت بأداء دور العاصمة لمناطق النفوذ الفرنسي في١٨٩٦ بعد أن بسط الفرنسيون نفوذهم على غربي إفريقيا(Udo, R., 1978, 290) .

* <u>نشأة المدن العواصم في مناطق نفوذ الاستعمار البريطاني:-</u>

بينما لجأ الفرنسيون إلى تأسيس المدن الجديدة لتكون عواصم و مراكز للحكم والإدارة، فقد حافظ الاستعمار البريطاني على المدن القديمة و المدن الوطنية في كثير من النطاقات الخاضعة لسيطرته، وساعده على ذلك وجود العديد من المراكز والكيانات العمرانية الكبرى في أراضي النفوذ البريطاني مقارنة بمناطق النفوذ الفرنسي، مثل "كوماسى، كانو، و ايبادن"، و قد اتجه الاستعمار البريطاني لإنشاء مدن أوربية تقع بجانب المدن الوطنية،.تضم الأعمال الإدارية و المكاتب و الهيئات ومناطق سكنى الأوربيين و محطات السكة الحديدية و المنشآت الخدمية (Morgan.M.. 1969. 431).

و قد أضاف الاستعمار البريطاني بذلك "ثنائية حضارية" على حضرية المدن الموجودة قبل الاستعمار فأصبحت المدن تجمع بين خصائص المدينة الوطنية التقليدية و المدينة الاستعمارية الحديثة حيث لحق بتلك المدن الكثير من الزخرف الاستعماري، وتجدر الإشارة إلى أن الأثر الكبير للاستعمار البريطاني في نشأة العواصم هو ذلك الأثر الذي تجلى في المدن الحديثة التي أنشأها الاستعمار و التي تتميز بظهور عملية أشبه ما تكون بـ"الأسر الحضري" بمعنى أن مدينة جديدة من اختيار الاستعمار قد حلت محل مركز حضرى وطنى تقليدى، فنجد على سبيل المثال أن "أكرا" الحديثة في غانا قد حلت محل "كوماسى"، ذلك المركز التقليدي و الذي تأسس عام ١٦٩٨ و تدين بالكثير لموقعها كعاصمة لاتحاد الأشانتى و مقر للحكم، كذلك جاء الاختيار الطبيعي لكوماسى لتكون مقراً للإدارة و الحكم للأشانتى و مقراً للحكم للمستعمرات الشمالية البريطانية عندما تم استيلاء الإنجليز عليها عام ١٩٠١، و في نيجيريا حلت" لاجوس" الحديثة محل "ايبادن" العاصمة و المركز الحضري الوطنى التقليدي قبل وصول الإنجليز. (فاتن البنا،١٩٨٤، ٩٧، ٩٨) و قد نمت لاجوس حتى أصبحت أهم عواصم غربى إفريقيا البريطانية، و التى تطورت عن قرية صيد صغيرة و شغلت موضع محلة عمرانية قديمة لليوروبا كان يقطنها بعض من الصيادين و كان يطلق عليها اسم "أونيم– Onim"، ثم استوطن بها بعض التجار البرتغاليين سنة ١٤٧٢ ثم أطلق عليها بعد ذلك لاجوس، و بين القرنين السادس عشر و التاسع عشر وقعت تحت سيطرة مملكة بنين ، و منذ ١٨٢٠و حتى ضمها البريطانيون عام ١٨٦١ و ألحقت بالمستعمرات البريطانية كانت مركزاً سيئاً لتجارة الرقيق ، ثم أصبحت أكبر مركز لتجارة الرقيق في القرن الثامن عشر و استمرت في تجارة الرقيق حتى منتصف القرن التاسع عشر، ثم أعلنت لاجوس مستعمرة بريطانية رسمياً عام ١٨٨٦و اتخذت بريطانيا منها نقطة انطلاق نحو الداخل و التوسع شمالاً (Boucoum.Y., & Djeguema. A., 2003, 2) ، و قد قفت العديد من العوامل وراء نمو المدينة مثل توقف الحروب و اضطلاعها بوظيفة الميناء و افتتاح الخط الحديدى بين(لاجوس و ايبادن) سنة ١٩٠٠، كماساعد شق قناة " ماك جريجور" الخاصة بالصرف سنة ١٩٠٤ و تجفيف المستنقعات على إتاحة مزيد من الأرض للبناء ، مما ساعد على نمو المدينة منذ ١٩٠٧. حتى وصل حجم السكان إلى ٧٣.٧٦٦ ألف نسمة في عام ١٩١١و بحلول عام ١٩٣١ حققت لاجوس حجماً سكانياً وصل إلى ١٢٦.١٠٨ألف نسمه (فاتن البنا، ١٩٨٤، ٣٠٠،٣٠٣) .

و قد اتسمت العواصم في مناطق النفوذ البريطاني أيضاً بتعدي حدود نفوذها وإدارتها لتضم للعديد من الأقطار، فاتسع نفوذ إدارة بعض العواصم ليضم إدارة المستعمرات البريطانية بأسرها في غربي إفريقيا فبعد أن ضمت بريطانيا سيراليون ضمن مناطق النفوذ البريطاني في نهاية القرن التاسع عشر،و

أصبحت فريتاون هى مركز الإدارة لأقطار عديدة في غربي إفريقيا البريطاني. (www.Factmonester.com/ Freetown/earlyhistory,2004)كما مثلت أكرا عاصمة للمستعمرات البريطانية في غربي افريقيا خلال القرن التاسع عشر .

و شهدت عواصم غربي إفريقيا في مناطق النفوذ البريطاني والبرتغالي تحركاً و انتقالاً مستمراً متفقه بذلك مع أحد أهم ملامح و سمات العواصم خلال الفترة الاستعمارية ،فقد تحركت " كيب كوست" عاصمة ساحل الذهب حتى عام ١٨٧٦ في نفس العام إلى" كريستيانبورج"، ثم تحولت بعد ذلك إلى" أكرا" عام ١٨٧٧، وأصبحت" أكرا" هى العاصمة السياسية لساحل الذهب تحت الحكم البريطاني . (Boucoum.Y.. & Djeguema. A.. 2003, 2)، و تكررت تلك الظاهرة في المستعمرات البرتغالية حيث ظلت" غينيا بيساو" تحكم من "الرأس الأخضر" حتى عام ١٨٧٩م ، فقد كان البرتغاليون يفضلون الاستقرار في الجزر (Stamp,D.&Morgan.W.,1972,242) ثم تحول الحكم إلى "جبا" حتى عام ١٨٩٠ لتنتقل العاصمة بعد ذلك إلى "بولاما" حتى عام ١٩٤١ بعد أن ثبت عدم ملائمة مناخ "جبا" المدارى لاستقرار الأوروبيين و لم تلبث بعد ذلك أن انتقلت إلى "بيساو" عام ١٩٤٢، وقد أنشأ البرتغاليون" بيساو" عام ١٦٩٠ لتؤدى وظيفة حربية عسكرية، فكانت تقف كنقطة استطلاع و مراقبة خارجية ، و مثلت معسكراً و حصناً حربياً لفترة طويلة منذ إنشاءها حتى عام ١٩١٥، بينما بدأ النمو الفعلى للمدينة الحديثة منذ عام ١٩٤٥بعد أن انتقل إليها مقر الحكم (Udo, R., 1978 ,175).

و هكذا مثل تغير الظروف السياسية في غربي إفريقيا و تصارع القوى الأوروبية على المناطق المستعمرة ، وربطها بالداخل بشبكة الطرق و السكك الحديدية و السعي للاستفادة من المواد الخام الزراعية و المعدنية اللازمة للصناعة بداية ظهور العواصم الساحلية الاستعمارية.

(٢) خصائص وسمات المدن العواصم خلال الفترة الاستعمارية:

اتسمت العواصم في غربي إفريقيا خلال الفترة الاستعمارية بعدة سمات أبرزها:

-أولاً: حداثة السن المطلقة فلا يزيد عمرها عن قرن أو أقل من ذلك و القلة وحدها هى التي ترجع إلى أوائل العصر الاستعمارى في القرنين السادس عشر و السابع عشر (جمال حمدان، ١٩٩٦، ١٥٦).فيعتبر القرن السادس و السابع عشر البداية الحقيقية لنشأة و نمو المدن في غربي إفريقيا و تنامى المدن الوطنية الموجودة بالفعل مثل" كوماسى غانا / واجادوجو في فولتا العليا" ، بينما أنشأ البرتغاليون مدناً أخرى جديدة في "لاجوس/ بيساو/ بورتنوفو" ، وخلال القرنيين السابقين نمت معظم هذه المحلات الصغيرة بشكل بطيء ، وكان هناك بعض المدن التي ظهرت خلال القرن الثامن عشر مثل فريتاون في عام ١٧٨٧

و تأخرت نشأة بعض العواصم حتى النصف الأول من القرن التاسع عشر مثل "منروفيا" ١٨٢٢ و ، ولم تكتمل شبكة المدن العواصم خلال الفترة الاستعمارية إلا في نهاية التاسع عشر وتحديداً بعد التقسيم الأوروبي للقارة الإفريقية ، حيث أنشأ الأوربيون العديد من المدن مثل بماكو ١٨٨٣ و كوناكرى ١٨٩٠ و بنجويل ١٨٩٩ و بماكو ١٨٨٣ و بنجويل ١٨٩٩و تأخر القليل منها بعد ١٩٠٠ (Clark. J.,1975,264) ، حيث أنشأ الأوربيون بعضاً من المدن العواصم مثل أبيدجان ١٩٠٣ و لومى عام ١٩٠٧، وقد تميزت الفترة بين الحربين العالميتين بانحسار إنشاء مدن و عواصم جديدة باستثناء" نيامى" في النيجر.

ثانياً : شهد النظام الحضري في غربي إفريقيا تحولاً حضرياً نتيجة التأثير الاستعمارى، والذي أعاد توجيه مواقع عواصم غربي إفريقيا طبقا لما تحققه مصالحة فجاءت ساحلية متطرفة في أغلبها، ونقل العواصم الداخلية من" تمبكتو وجاو وابيادان" نحو الساحل في" داكار – أكرا – لاجوس" ،وأصبحت شبكة العمران الحضري في غربي إفريقيا تعتمد على شبكة السكك الحديدية والطرق البرية التي تربط العواصم الساحلية ببعضها ،أو تربط تلك العواصم بمناطق الداخل من دولها عبر الشبكات البرية ليسهل نقلها نحو مدن العواصم والموانىء ومنها إلى أوروبا.

ثالثاً: مثلت ظاهرة عدم استقرار العواصم وكثرة تحركها من موقع إلى آخر أهم ملامح و سمات العواصم الاستعمارية في غربي إفريقيا والذي يعد بوجه خاص جبانة ضخمة للعواصم الميتة، كما عرف غربي إفريقيا حالة فريدة تشير إلى أحد مظاهر الفترة الاستعمارية وهى ظاهرة استعارة العواصم من وحدة سياسية أخرى خارج الحدود لتحكم بها الدولة فقد ظلت موريتانيا تحكم من "سانت لويس" في السنغال فمنذ ١٨٥٧ و بعدها بسنوات عديدة ظلت سانت لويس عاصمة للسنغال و موريتانيا (جمال حمدان، ١٩٩٦، ١٦٠،١٦٢) و تعد كل من" داكار/بماكو/أكرا" نماذج للعواصم الاستعمارية التي لعبت دور العاصمة السياسية لوحدات كبرى ذات طابع سياسى معين .

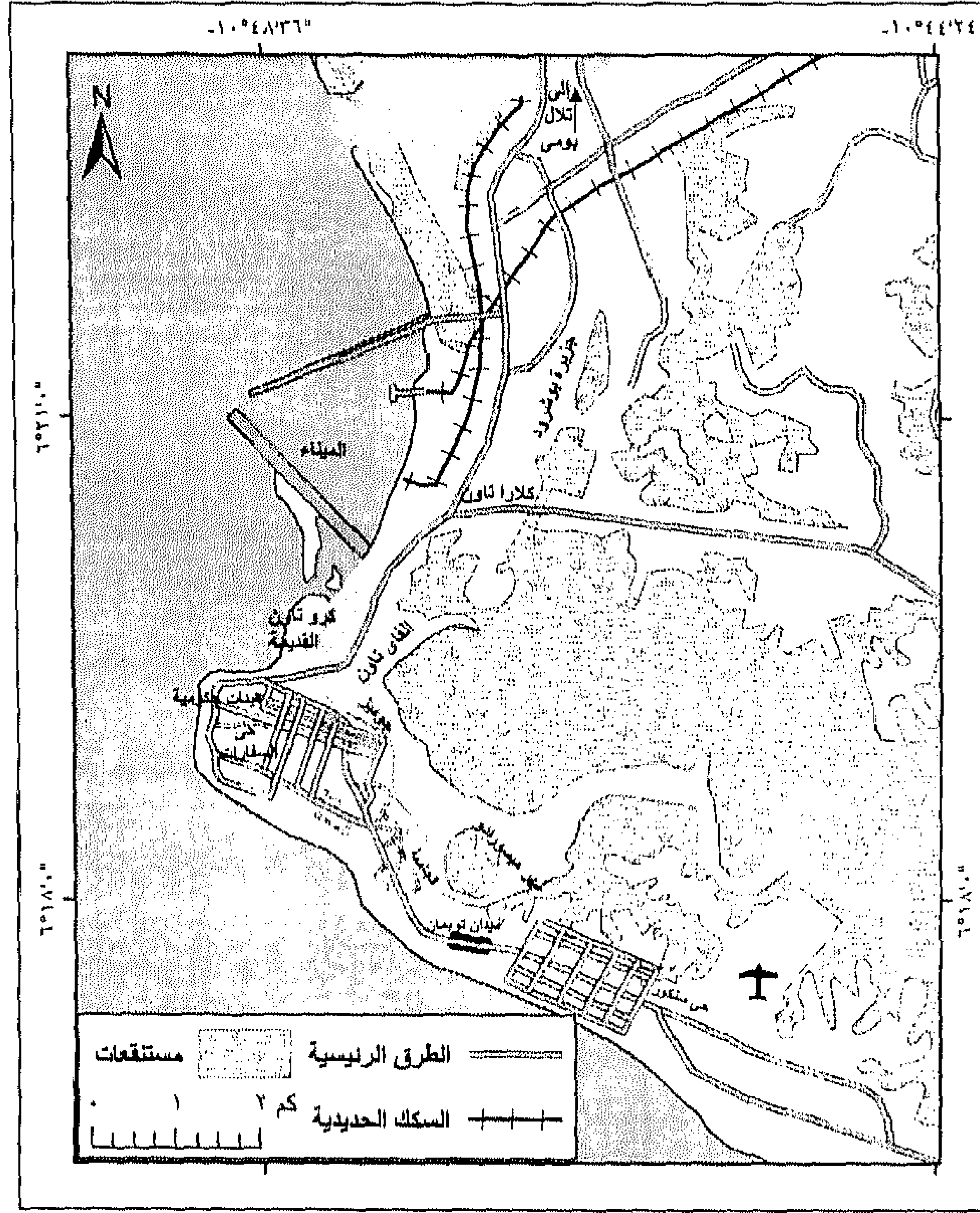
رابعاً: تلازمت الوظيفة الحربية العسكرية والوظيفة الإدارية للعواصم في غربي إفريقيا خلال مرحلة الاستعمار الساحلي الأولى، فنشأت مدن الاستعمار على نظام الحصن أو القلعة والمدينة المحمية من الأمام ومن ساحل البحر من الخلف، وقد أدى السور وظيفتين إحداهما بوصفه تدبيراً حربياً، والأخرى وسيلة للسيطرة الفعلية على سكان المدينة (سليمان خاطر، ١٩٨٦، ١١٤)، بينما تلازمت الوظيفة التجارية والوظيفة الإدارية والسياسية في المراحل التالية في كثير من العواصم الاستعمارية في غربي إفريقيا، فمثلت الموانىء البحرية في أغلبها عواصم إدارية ومراكزا للحكم الاستعمارى ،في حين مثلت أيضاً

موانيء تجارية للتجميع والذي يتم نقل مواردها عبر الموانيء البحرية لتواصل طريقها إلى خارج القارة فجاءت أغلب عواصم غربي إفريقيا موانيء ومدن ساحلية.

خامساً: اتسمت العواصم خلال تلك الفترة بتعدد الوظائف بين الوظيفة التجارية والوظيفة الإدارية، و مثلت الوظيفة السياسية للمدن العواصم الوظيفة الأساسية كما هو الحال في مدينـــة "منروفيـــا " ،بينمـــا جاءت الوظيفة التجارية في المرتبة الثانية مترتبة على إنشاء الميناء و التي تحكمت في عمليـــة تســـويق صادرات ليبيريا محلياً و عالمياً،و جذبت الوظيفة الإدارية عددا من الوظائف الأخرى للمدينـــة ، فتمثـــل منروفيا عقدة طرق النقل البرية و السكك الحديدية الليبيرية و يخدمها مطارعسكري في "روبرتسفياد"، و تعد المدينة المركز الرئيسي للمدارس و المعاهد و الجامعات و الكنائس و هو ما يشـــير لأهميـــة و قـــدم وظيفتها الثقافية و الدينية ، فقد تأسست جامعتها في سنة ١٨٦٢ هذا بالإضافة للعديد من الكنـــائس التـــي أقيمت منذ وقت مبكر في المراحل الأولى لتأسيس المدينة (Yancy.E.J..1959,44.45).

سادساً: يتضح تأثير المؤثرات الحضارية الاستعمارية على خطة المدن ومورفولوجيتها في المدن ذات النشأة الاستعمارية الخالصة مثل "منروفيا" " فريتاون " و" داكار" والتي يعكس كل من تخطيطها وخطتها نشأتها الاستعمارية والتي تظهر آثارها بصورة واضحة في تخطيط شوارع مدينة منروفيا كما يظهر في شكل رقم (٩) و ملحق رقم (١)، فقد قسمت الشوارع طبقاً للخطة الشطرنجيه إلى خمسة شوارع تمتد بموازاة بحيرة ميسورادو و تتقاطع بزوايا مستقيمة مع أربعة شوارع أخرى ، وتتركز في منطقة القلب الوظائف الإدارية لمدينة منروفيا والتي تضم مبنى المجلس التنفيذي و هو مقر الحكم و مكاتب و مرافق الهيئات الحكومية كما يوجد به أقدم وأكبر حي تجاري في منروفيا. بينما تضم الحلقة الوسطى في المدينة مبنى الجامعة، في حين تتمثل الأطراف في حي" مامبا بوينت "وهو حي السفارات.وتمثل جزيرة بوشرود مركز النشاط التجاري الميناثى، بينما تضم الأطراف البعيدة في الجزيرة مناطق المحليين من قبائل الفاى. وقد اتضح التأثير الاستعمارى جلياً في شكل المساكن و التي صممت على الطراز المعماري الأوروبي كما في "مبنى جامعة منروفيا" التي شيدت عام ١٩٢١ ، و المساكن الخاصة بالمستعمرين وأفراد الحكومة و الشركات الأجنبية و البعثات الدبلوماسية ومالكي الأراضي والمزارع (Frankel .M.. 1964,14. 15.-34).

شكل رقم (٩) مدينة منروفيا خلال الفترة الاستعمارية



المصدر بتصرف اعتمادا على :

Frankel, Merran: Tribe and Classes in Monrovia, International Institute, Oxford University Press, London,1964:64.

MEDICINS SANS FRONTIERES, Monrovia City Map, Scale (1:15000), Map realized with the support of ESA DUP Program, Geo-information Products and Services, Belgium,2002.

وعلى النقيض من ذلك تشير أحياء و مساكن و الوطنيين الفقيرة إلى وجود نمط آخر من المساكن التي بنى معظمها من دورين من الخشب في الغالب و أحياناً من الطوب و تحتوي على أسقف و جدران مطعمة بالحديد (Frankel ,M., 1964, 14, 15, 34)و هو ما يشير لإحدى خصائص المدينة الاستعمارية التي تعكس خصائصها الثنائية الحضرية الواضحة.

سابعاً: تجاورت المؤثرات الاستعمارية الأوربية بخصائصها المورفولوجية و تفاعلت مع المدينة الإفريقية الوطنية مما أفرز نماذج فريدة للمدن الخلاسية التي تتفاعل فيها المؤثرات الاستعمارية و الإفريقية كما هو الحال في " أكرا" ،فمثلت كل من منطقة "الجا" "GA"و "جيمس تاون "منطقة المدينة الوطنية و قلب و نواة المدينة التي نمت حول قلعة "Ussher" (محمد مدحت جابر، ٢٠٠٣، ٣٢٤) و تعد "جيمس تاون" ومنطقة "الجا" "GA" المناطق الأفقر في المدينة و تسكنها العناصر الوطنية من الـــ"جا" و تشتهر تلك المناطق بالازدحام الشديد في وظائفها و مبانيها السكنية القديمة و شوارعها الضيقة و تسود بها المباني

ذات الأدوار المتعددة و الأسقف الهرمية الشكل، كما تزدحم تلك المنطقة بالأكشاك و الدكاكين التي تزيد صعوبة المرور في الشوارع الضيقة(Hance, W.,1970, 329) ، و مع مقدم الاستعمار في أواخر القرن التاسع عشر و أوائل القرن العشرين أصبحت "أكرا"عاصمة إدارية و استعمارية و قامت القوى الاستعمارية بفرض الخطة الشطرنجية ، وظهرت بها الخصائص المميزة لمورفولوجية المدينة الأوربية في فصل المناطق الوظيفية المختلفة وتخصيص مناطق منفصلة لكل استخدام كما هو الحال في منطقتي" كريستيانبورج و فكتوريابورج" بوظائفها الإدارية والسكنية و منطقة الأعمال المركزية التي تخدم مصالح الدول الأجنبية ، كما اتبعت القوى الاستعمارية تطبيق سياسات الفصل و العزل السكني بين مناطق الأوروبين و بين مناطق المحليين المتدهورة (Grava, S. &et al, 2004, 6).

ثامناً: تلقت عواصم غربي إفريقيا العديد من التأثيرات الحضارية التي ارتبطت ببعض الهجرات منذ أوائل القرن التاسع عشر و أهمها الهجرة اللبنانية السورية و عودة الرقيق المحرر من أمريكا اللاتينية والتي تركت تأثيراتها الحضارية بصماتها الواضحة على الجوانب العمرانية لمدن و عواصم غربي إفريقيا خلال الفترة الاستعمارية، فتعكس الطرز المعمارية في مدينة" بورتنوفو"عاصمة بنين الأثر البرازيلي للهندسة المعمارية والتي تظهر بشكل واضح في شكل و تصميم المباني ، فقد استقبلت المدينة أعداداً كبيرة من الرقيق المحرر من أمريكا اللاتينية حتى أنها تعد كرنفالاً متنوعاً من حيث التركيب الإثني . (www.Portnovo.com, the Colombia Encyclopidia :2003)

كما تزايدت أعداد المهاجرين من السوريين و اللبنانين إلى غربي إفريقيا مع بداية القرن العشرين، وشهدت الفترة بين ١٩٢١ و حتى ١٩٣١ أكبر فترات الوفود السورى اللبنانى ، و تمثلت أهم الابعاد المكانية لتلك الهجرات في تركزها في المدن العواصم غير أن النمط المكانى لانتشار المهاجرين كان متبايناً على المستوى الاقليمى ،فتركز العدد الأكبر منهم في المدن العواصم الساحلية على وجه الخصوص ،وبلغت نسبة المهاجرين في "دكار"٣٦.٣٦% عام ١٩٣٨ بينما وصلت النسبة في فريتاون في نفس العام نحو ٢٦.٤٧% أما نيجيريا فقد تعدت نسبة المهاجرين في المدينة الأولى" لاجوس "نحو ٥٠% من جملة المهاجرين من اللبنانين و السوريين للدولة، و قد تعدت آثار تلك الهجرة من التأثير على التركيب النوعى أو الاثنى لسكان لتلك المدن إلى التأثير على الجوانب العمرانية للمدينة ، بحيث أصبحت المناطق و الأحياء التي يقطنها هؤلاء تعكس خصائصهم وتتضح في أنماط و شكل مساكنهم ، كما في وسط " أكرا" و التي تضم خليطا من المباني الحديثة و منشأت على هيئة أكواخ حديدية مضلعة ، و يكفي أن تتركز الأحياء السكنية للبنانيين و السوريين بجوار المنطقة التجارية في تلك المدن حيث مثلت التجارة النشاط الرئيسي

لهم ، كما تبدو آثارهم العمرانية في الأسواق إذ أن محلاتهم ذات طابع خاص سواء من حيث التخصص أو من حيث الشكل ،و لعل أوضح الأمثلة لآثارهم العمرانية تتجلى أيضاً في" دكار" و التي احتلت فيها أحياء اللبنانين و السوريين المنطقة بين الهضبة و المدينة الافريقية في الجزء الجنوب و الجنوب الشرقي من ناحية، و بين الشمال و الشمال الغربي من حي الأفارقة "المدينا ".(محمد مدحت جابر،١٩٨، ٧٩،٨٥،٩١،٥٢).

تاسعاً: شهدت عواصم غربي إفريقيا خلال الفترة الاستعمارية بدايات حجمية متواضعة فقد ظل غربي إفريقيا يفتقر إلى أحجام المدن الكبرى خاصة قبل الحرب العالمية الأولى، فمنذ بداية القرن التاسع عشر لم يكن في العالم سوى ٢١ مدينة فوق ١٠٠.٠٠٠ نسمة ،و في ظل هذا التحديد يمكن القول بأن هناك مدنا عواصم في غربي إفريقيا تقترب من ذات الأحجام الكبيرة خلال القرن التاسع عشر مثل "ايبادن" والتي وصلت إلى ٧٠.٠٠٠ نسمة عام ١٨٤٩م، و قد تفاعلت العديد من العوامل التي أكسبت ايبادن قوة جاذبة خلقت منها مركزا متروبوليتانيا هاما، فقد ظهرت ايبادن كمدينة جاذبة للسكان و ارتقت إلى مرتبة المدن ذات المراتب و الأحجام الكبيرة في القرن التاسع عشر، وعلى الرغم من أن أغلب مدن العواصم الكبرى ظهرت مع نهاية القرن التاسع عشر وحتى الحرب العالمية الأولى، فإن أغلب تلك المدن كان بطيئاً خلال تلك الفترة وحتى الحرب العالمية الأولى، فلم يكن هناك سوى إحدى عشرة مدينة في إفريقيا جنوب الصحراء يزيد حجم سكانها عن ١٢٥ ألف نسمة وتمثلت أغلبها في المدن الوطنية في "كوماسي ومدن اليوربا" **مثل إيبادان والتي وصلت** ٢٠٠.٠٠٠ نسمة عام ١٩٠٠م بينما وصلت كانو ٣٠.٠٠٠ نسمة عام ١٩٠٣م (Hance. W.,1970,329)، أما لاجوس فقد بلغ حجم سكانها عام ١٨٦٦ نحو ٢٥.٠٠٠ ألف نسمة،و شهدت انخفاضاً لفترة قصيرة في حجم السكان بعد تحريم تجارة الرقيق إلا أن الأمر لم يستمر طويلا، فتبدل الوضع بعد أن أصبحت ملاذاً للرقيق المحررين بعد عودتهم من البرازيل بالإضافة للمهاجرين إليها من داخل الدولة هرباً من الحروب الأهلية، حتى وصل سكانها لنحو ٤٠.٠٠٠ ألف تقريباً عام ١٩٠١.(Rakodia.C., 1997, 193) .

في حين وقعت أغلب مدن غربي إفريقيا وعواصمها تحت ٢٠.٠٠٠ ألف نسمة في الفترة من (١٩٠٠-١٩١٦) فقد وصلت "بماكو" عام ١٩١٠ إلى ٧.٠٠٠ نسمه ووصلت "كوناكرى " في نفس العام إلى ٦.٠٠٠ نسمه بينما تمثلت مدن الفئة الأكبر (١٠.٠٠٠:٣٠.٠٠٠) نسمة في "دكار/و أكرا " و قد شهدت مدينة دكار في الفترة الاستعمارية نمواً بطيئاً للسكان منذ اختيارها عاصمة لغربي إفريقيا الفرنسي و حتى الحرب العالمية الأولى فقد وصل عدد سكانها لنحو ١٨.٠٠٠ نسمة عام ١٩٠٤ ثم ٢٥.٠٠٠ عام ١٩١٠،

ومع الحرب العالمية الثانية شهدت مدن إفريقيا المدارية نمواً ملحوظاً مثل (دكار/لاجوس/ أكرا) فقبل عام ١٩٤٥ وصلت داكار لنحو ١٣٢.٠٠٠ نسمة ،و نمت المدينة لأكثر من الضعف خلال عشر سنوات فوصلت إلى ٣٠٠.٠٠٠ نسمة عام ١٩٥٥، كما يشير" هانس" إلى تطور حجم السكان في أكرا بشكل ثابت تقريبا منذ القرن التاسع عشر و الذي حققت خلاله المدينة نمواً ثابتاً لم يظهر فيه تطور حجمي بارز حتى سنوات ما قبل الحرب العالمية الثانية و التي وصل السكان خلالها عام ١٩٣٦ نحو ٧١.٠٠٠ نسمة، و شهدت أكرا توسعا ملحوظا في الأنشطة الإدارية الحكومية بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية و زيادة قيمة الدخل من صادرات الكاكاو بعد ارتفاع أسعاره بصورة حققت ثروات لم يسبق لها مثيل، فبدأت أكرا في جذب أعداد كبيرة من المهاجرين من المناطق المحلية و الأجنبية على حد السواء و قفز الحجم السكاني بها بصورة واضحة ووصل نحو ١٣٦.٠٠٠ نسمة عام ١٩٤٨.(Hance. W., 1970, 31.216.217.) .

بينما تضاعفت أحجام العديد من مدن و عواصم إفريقيا المدارية وغربي إفريقيا بعد الحرب العالمية الثانية و قبل الاستقلال فتشير دراسات النمو الحجمي لسكان منروفيا، إلى أنه قد تطور حجم سكان المدينة من ١٠.٠٠٠ نسمة في عام ١٩٣٤، ليتزايد بعد الحرب العالمية الثانية لنحو ١٢.٠٠٠ نسمة، بينما تضاعف عدد سكان منروفيا خلال النصف الاول من القرن العشرين و يعود ذلك بشكل خاص إلى عام ١٩٤٨ بسبب تزايداً الهجرة الداخلية والخارجية منذ بداية الرخاء الاقتصادي في منروفيا بعد الحرب العالمية الثانية ، وشهدت المدينة تزايدا في حركة الهجرة الوافدة إليها سواء الخارجية من اللبنانين أو الداخلية من المستوطنات المجاورة من قبائل الكرو على الساحل ، فوصل عدد سكانها طبقاً لنتائج إحصاء عام ١٩٥٦ إلى ٤٢.٠٠٠ نسمة أما التقدير الرسمي الذي تم إجراؤه عام ١٩٥٩ فيشير إلى أن حجم سكان منروفيا وصل لنحو ٥٣.٠٠٠ بعد أن أصبحت منروفيا تجذب المهاجرين من الداخل أيضاً (Frankel M., 1964, 38-43).

ثالثاً: نشأة و نمو عواصم غربي إفريقيا بعد الإستقلال :

شهد النصف الثاني من القرن العشرين انحسار الاستعمار الأوروبي عن أغلب دول القارة و حصول أغلب دول غربي إفريقيا على استقلالها ،و حتى النصف الثانى من القرن العشرين لم يكن في غربي إفريقيا بعد الحرب العالمية الثانية سوى دولة واحدة مستقلة من الناحية الرسمية و هى "ليبيريا" و إن كانت أشبه بمستعمرة أمريكية فقد ظلت خاضعة لسيطرة النفوذ الأمريكي بصفه خاصة، ويطلق على الفترة من ١٩٥١-١٩٦٠ عقد التحرير لدول غربي إفريقيا و الذي حصلت خلاله أغلب الدول على استقلالها، فقد حصلت غانا على استقلالها عام ١٩٥٧ ثم تلتها غينيا عام ١٩٥٨ بينما حصلت كل من "السنغال، توجو،

مالي، بنين، النيجر، نيجيريا، كوديفوار، موريتانيا، بوركينا فاسو، و سيراليون" على استقلالها خلال عامي ١٩٦٠ و ٩٦١ ، بينما تأخر استقلال بعض الدول حتى العقد التالي فحصلت كل من غينيا بيساو و الرأس الأخضر على استقلالها تباعاً خلال عامي ١٩٧٤ و١٩٧٥ (محمد عبد الغنى سعودي،٢٠٠٣، ٤٢) .

وقد تغيرت الخريطة السياسية بحصول الدول على استقلالها فظهرت الوحدات السياسية في شكلها النهائي حتى أصبح غربي إفريقيا يضم طبقاً لتقسيم الأمم المتحدة عام ٢٠٠١ سبع عشرة دولة و هي (موريتانيا، السنغال، الرأس الأخضر، غامبيا، سانت هيلانه، توجو، مالي، النيجر، نيجيريا، غانا،غينيا، غينيا بيساو، ليبيريا، سيراليون، كود يفوار، بوركينا فاسو، و بنين)

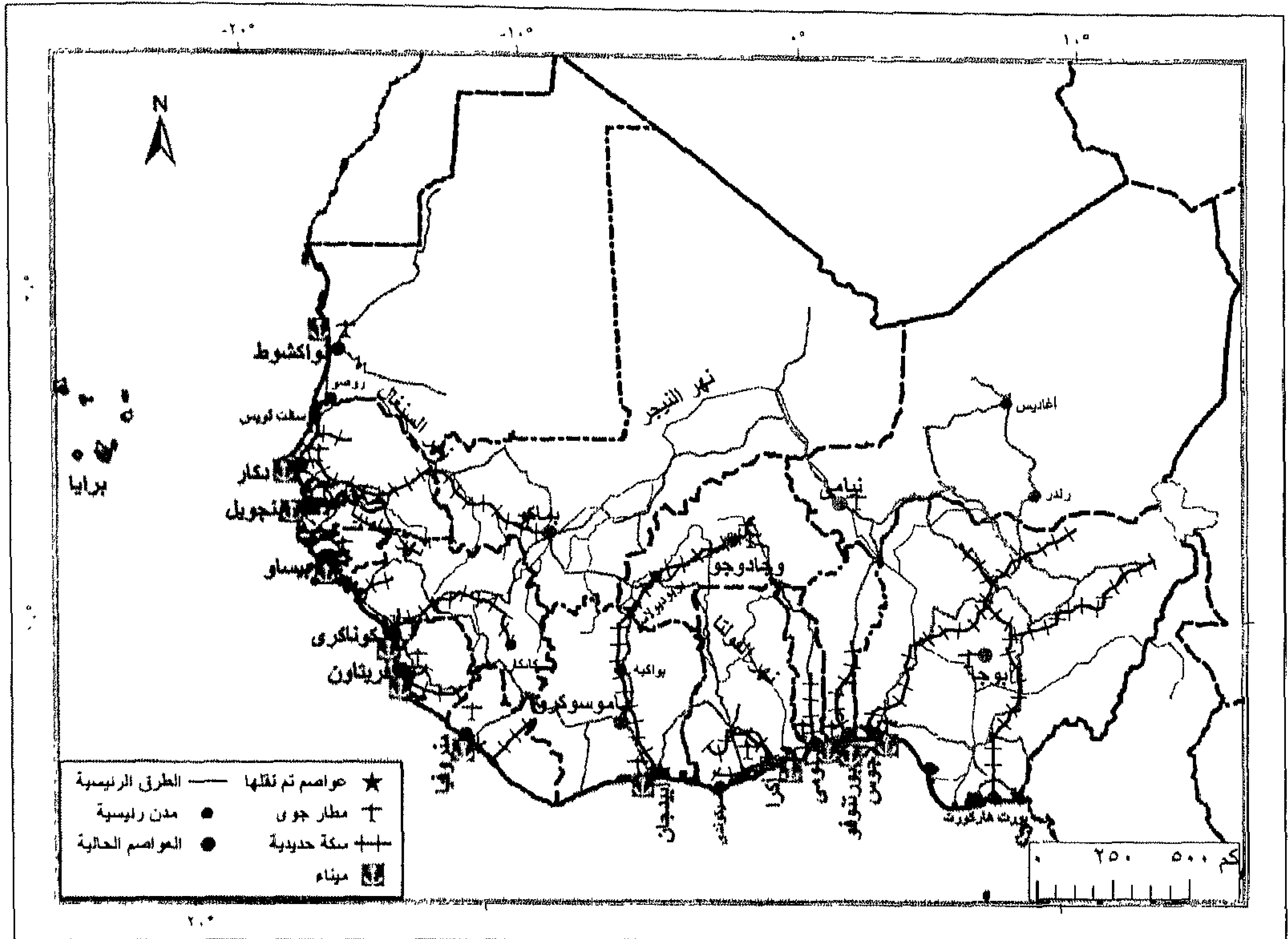
(١) عوامل نشأة المدن العواصم بعد الاستقلال:

ساهمت العديد من العوامل المتداخلة في نشأة و نمو العواصم بعد الاستقلال و لعل أبرز هذه العوامل "العامل السياسي" و " دور الموارد الطبيعية و الاقتصادية في نمو عواصم غربي إفريقيا .

(أ):العامل السياسي: أثر حركات التحرر و الاستقلال في نشأة عواصم غربي إفريقيا:-

ارتبطت عواصم ما بعد الاستعمار أو ما بعد الاستقلال بتغيرات الخريطة السياسية العنيفة و التي صاحبت مرحلة التحرير وما ارتبط بها من قيام اتحادات أو انفصالها،وظهرت عواصم تلك الفترة في أغلبها من العواصم الاستعمارية الموروثة مضافاً إليها تعديلات جديدة فرضتها التغييرات السياسية السابقة ،والتي نتج عنها الإبقاء على ظاهرة عدم الاستقرار و الثبات في العواصم و هى أحد أهم السمات التي ميزت الفترة الاستعمارية و التي استمرت بعد الاستقلال ، فقد أدى تأسيس وإنشاء دول جديدة إلى عملية ترقية فجائية لبعض من المراكز التي كانت مجرد عواصم إدارية فأصبحت في يوم و ليلة عواصم سياسية و كثير منها لم يكن يصلح أصلا للوظيفة الجديدة و بعضها أقرب إلى القرى حيث فرضت عليها فرضاً بحكم الوظيفة الادارية و لهذا فقد جاءت في الحقيقة عواصم "بالأمر"،(جمال حمدان، ١٩٩٦، ١٦٢، ١٦٣) و يتحقق هذا الوضع في غربي إفريقيا فكما يوضح الشكل رقم (١٠) ارتكزت عواصم ما بعد الاستعمار على قاعدة العواصم خلال الفترة الاستعمارية، كما استلزمت عملية التحرير إنشاء عاصمة جديدة لدولة موريتانيا بعد الاستقلال و التي كان يحكمها الفرنسيون من "سانت لويس " فاتخذت من" نواكشوط " عاصمة سياسية منذ عام ١٩٥٧.

شكل رقم (١٠) عواصم غربي إفريقيا بعد الاستقلال و حتى عام ٢٠٠٥

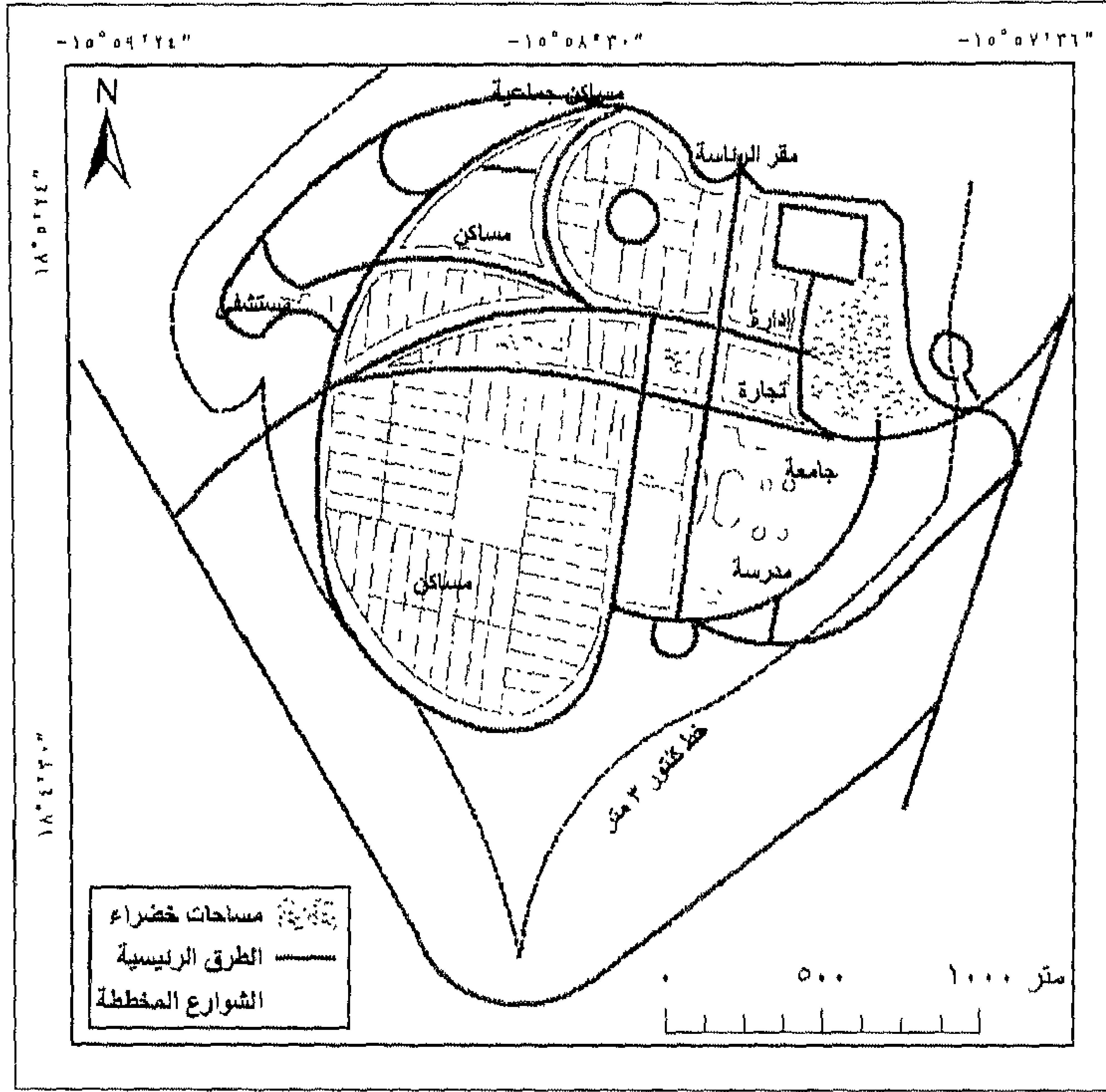


المصدر بتصرف اعتمادا على :

OECD: Regional Atlas of Transport and Telecommunication in the ECOWS zone, West African Club& OECD, **Secretariat** 2006, 13.

وقد مارست نواكشوط وظيفتها السياسية كعاصمة لموريتانيا في ١٩٦٠/١١/٢٨ بعد أن كانت موريتانيا تدار من خارج حدودها ، وقد قامت بعض المدن الموريتانية بأدوار سياسية و قومية هامة في أقاليمها خلال الفترات السابقة على إنشاء نواكشوط مثل "إطار،شننقيط ،بوتلميت"، و جاء اختيار العاصمة في موقع ساحلي ليحدد توجيه موريتانيا نحو العالم الخارجي ،و قد مرت المدينة بمراحل إنشاء عديدة بدأت بمرحلة المشروعات الأولية و التي أسند العمل فيها لمهندسين معماريين هما "كورتى Cerutti"و "لانفلى Laniville" ،و شهدت المرحلة الأولى طبقا لمخطط لانفلى كما يتضح من شكل رقم (١١) تشييد أهم المنشآت والتي تضم المنشات الحكومية و الإدارية والطرق الأولية و الكهرباء وتوصيل وإمداد بخدمات المياه وتشييد بعض المساكن و الإدارات العامة، ثم تلاها المرحلة الثانية بعد أن قررت الحكومة تكوين

شكل رقم (١١) مخطط لانفلى لمدينة نواكشوط ١٩٥٧



المصدر : سيد قاسم :أنماط الاستيطان البشرى في موريتانيا ،دراسة جغرافية ،رسالة دكتوراه كلية البنات جامعة عين شمس،القاهرة ،٧٩٣،١٩٩٠.

جمعية اقتصادية للإفادة بخبرتها في إنشاء العاصمة الجديدة فكان تكوين " شركة التحضر و التشييد العمراني في نواكشوط" و شركة "سوسين"و التي عهد إليها ببعض أعمال التشييد العمراني وتم خلالها الانتهاء من إرساء جميع الخدمات الإدارية في نواكشوط ،و ضمت أهم أعمالها استكمال توصيل المياه و الكهرباء و تجفيف بعض المناطق و تطهيرها و غرس الحدائق و استكمال المنشآت الإدارية و بناء الوزارات و الجمعية الوطنية و قصر العدالة و المحكمة العليا و مكتب رئاسة الجمهورية ،و إنشاء بعض المؤسسات الاجتماعية مثل المباني الخاصة بالتعليم الابتدائي و الثانوي و الصحة العامة و المواصلات السلكية و اللاسلكية و الأعمال التجارية و السوق و المركز التجاري، بالإضافة إلى ٦٢٠ مسكناً و فندق واحد و استمر العمل بمعدلات سريعة حتى أصبحت نواكشوط في فترة وجيزة عاصمة حديثه لموريتانيا (محمد زهرة ، ١٩٧٨، ٧٩٢ ، ٨٠٧).

و قد برز تأثير العامل السياسي بعد الاستقلال في السياسات الحكومية إزاء تحريك العواصم ذات الإرث الاستعماري و نقلها الى مواقع جديدة أكثر ملائمة لمتطلبات تنمية الدول خاصة في النطاقات التي تجاهلتها عمليات التنمية لفترات طويلة، وتعتبر تجربة نيجيريا تجربة رائدة في نقل العواصم بعد الاستقلال

لمدينة مخططة، فقد أعلن في فبراير سنه ١٩٧٦ قرار نقل العاصمة الفيدرالية إلى أبوجا بعد أن دفعت العديد من العوامل نيجيريا للبحث عن عاصمة جديدة ولعل أهم هذه العوامل هو عجز لاجوس عن القيام بالدور الثنائي كعاصمة اتحادية و عاصمة ولاية، هذا بالإضافة إلى ما يبديه تطرف موقعها في أقصى الجنوب الغربي للبلاد من شذوذ من وجهة نظر الجغرافيا السياسية ، فضلاً عما صاحب استمرار النمو و الامتداد الحضري المطرد للمدينة من ظهور للعديد من المشاكل (فاتن البنا، ١٩٨٤، ٣٠٠، ٣٣١، ٣٣٥) ، و قد أخذ الإنشاء و التطوير الفعلى مكانة في العاصمة الجديدة منذ ١٩٧٩،وهيأت العديد من الظروف الجغرافية لموضع وموقع أبوجا اختيارها لتكون عاصمه للبلاد ،و تتضمن هذه العوامل مركزية الموقع و الاستواء النسبى للسطح و المناخ الجيد و التوافق الإثنى حيث يمثل "الجوراى" العنصر الإثني السائد للسكان الأصليين،فتم نقل مقر الحكم من لاجوس إلى أبوجا في ١٢ ديسمبر ١٩٩٢ (www.fct.gov.ng/ abujacity.2004).

وقد تحكمت أبعاد أخرى في نشأة بعض من العواصم الحديثة بعد الاستقلال ، مثل الأبعاد السياسية الخاصة باهتمام الدولة كما هو الحال في إنشاء "ياموسوكرو " العاصمة الجديدة لكوديفوار، بعد أن ظلت" أبيدجان" عاصمة سياسية رسمية لكوديفوار منذ ١٩٦٠ بعد حصول كوديفوارعلى استقلالها و حتى عام ١٩٨٣، ثم صدر قرار رئيس الدولة بنقل العاصمة إلى "ياموسوكرو"، وقد عانت " أبيدجان" كغيرها من العواصم الكبرى ذات النشأة الاستعمارية في غربي إفريقيا من العديد من المشكلات نتيجة النمو الحضري السريع ،و توافرت العديد من المبررات التي تؤيد فكرة نقل العاصمة تجنباً لتلك المشكلات و لإيجاد منطقه بديلة للتنمية ، بينما لم تقف تلك العوامل فقط وراء نقل العاصمة إلى قرية "ياموسوكرو" الصغيرة بل كانت الرغبة السياسية هى الدافع الأساسى وراء قرار النقل، من أجل تثبيت دعائم الحكم في منطقة يقوى فيها نفوذ السلطة (Schatz. E.,2003,5) ، ويشير التاريخ المبكر للعاصمة الجديدة إلى نشأتها كإحدى قرى "الأكوا" الوطنية و التي ضمت نحو ٤٧٥ ساكن عام ١٩٠٠، و في عام ١٩٠٩ تم نقل القاعدة العسكرية من قاعدة" بونزى" و التي تقع على بعد ٧ كم من" ياموسوكرو" على طريق بوافل "Bouafle" إلى ياموسوكرو"، و ظلت البلدة فترة طويلة مجرد بلدة زراعية صغيرة بدأت في الازدهار بعد استقلال الدولة ، ثم بدأت خطط تنمية و تطوير العاصمة بعد القرار السياسي بنقل العاصمة إليها منذ عام١٩٦٤ وتحركت العاصمة رسمياً في ١٩٨٣ (" wwwYamoussoukro.WikipediaNet, 2004").

(ب) دور الموارد الطبيعية و الاقتصادية في نمو ونشأة عواصم غربي إفريقيا بعد الاستقلال:

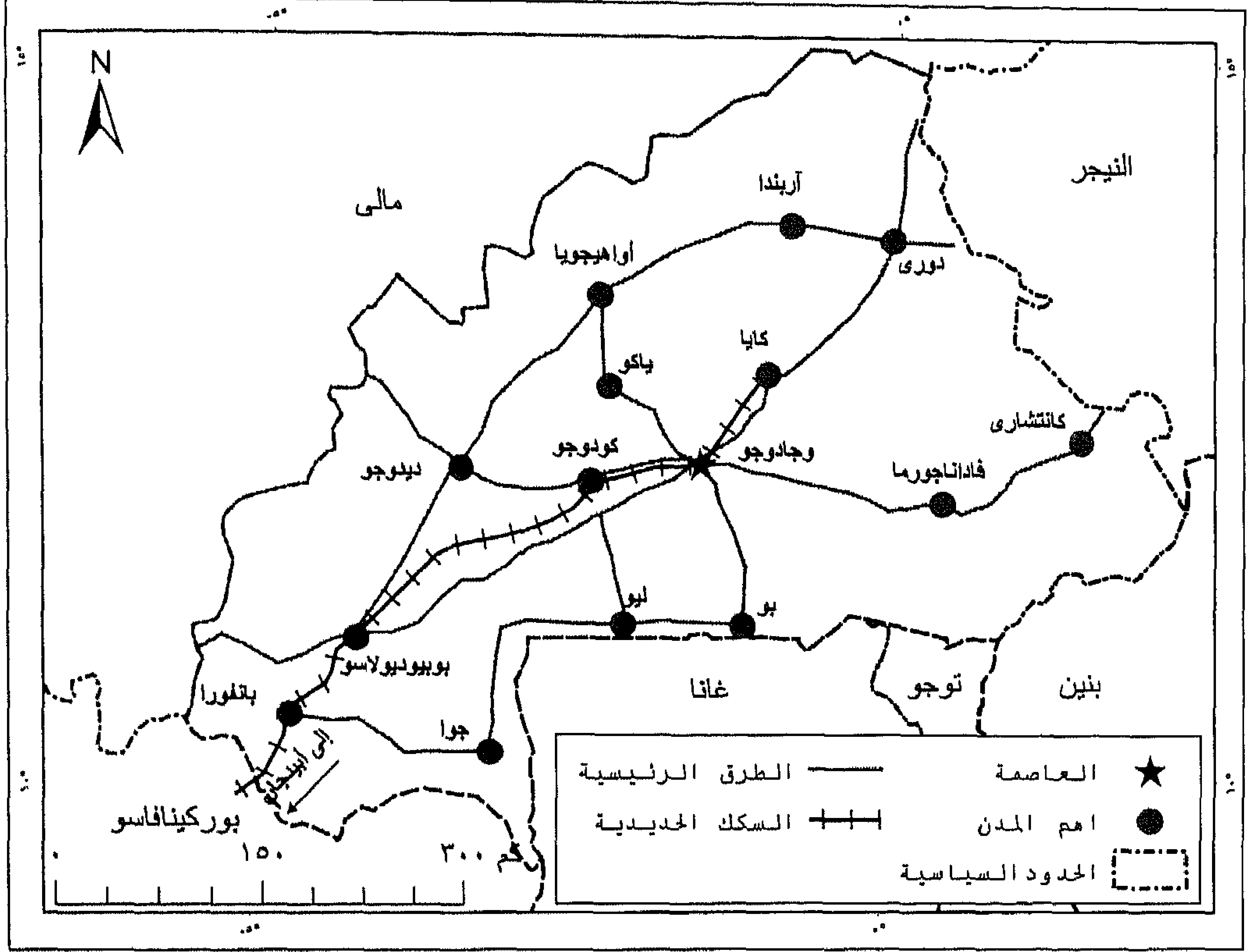
استمرت العديد من عواصم الدول في غربي إفريقيا و التي نشأت خلال الفترة الاستعمارية في أداء دور العاصمة السياسية بعد الاستقلال ، و مثلت تلك المدن الموانىء الرئيسية ونطاقات الكثافات السكانية المرتفعة، هذا بالإضافة لمواقعها الملائمة وهيمنتها الطاغية التي استحوذت غالباً على أهم الموارد والخدمات داخل دولها، ودفعت تلك المزايا العديد من حكومات الاستقلال للإبقاء على تلك العواصم السابقة لتكون مقرا مناسبا للحكم و الإدارة .

و تتعدد النماذج في هذا المجال فعلى سبيل المثال استمرت (واجادوجو/و لاجوس/ أكرا) عواصم لدولها واستحوذت على مواردها الاقتصادية منذ الفترة الاستعماريه ،فاستمرت لاجوس في وظيفتها كعاصمة سياسية لفترة طويلة منذ أن كانت عاصمة لمستعمرة نيجيريا خلال فترة اتحاد شمال و جنوب الدولة ثم بعد استقلال نيجيريا عام ١٩٦٠م، بينما تم إعلان ولاية لاجوس كولاية سنة ١٩٦٧ طبقاً للخطة التي وضعت للتطبيق في الفترة من ١٩٧٥ -١٩٧٦. حتى غيرت الحكومة الفيدرالية العاصمة تاركة لاجوس إلى أبوجا في ديسمبر ١٩٩١.(Boucoum,Y., & Djeguema, A., 2003, 3) ،و قد تبوأت لاجوس الصدارة في المساهمة في النشاط الاقتصادي و الاجتماعي بين المدن النيجيرية و على وجه الخصوص في مجال الصناعة و التجارة و المال والأعمال ،فقد أشارت نتائج المسح الحكومي الرسمي في نيجيريا من خلال المكتب الفيدرالي للإحصاء عام ١٩٨٤ و الذي تم في لاجوس عام ١٩٨٩ ،إلا أن لاجوس وحدها كانت مسئولة عن ٥٣% من عمالة الصناعة في نيجيريا، كما ضمت ٦٢% من الصناعات الثقيلة و نحو ٦١%من القيمة المضافة للدخل القومي للصناعة في نيجيريا ،ولا تزال المدينة الأولى المسيطرة على الصناعة وأهم الموانىء البحرية في التجارة الخارجية لنيجيريا والتجارة الدولية في ساحل غربي إفريقيا، وقد ارتبط قطاع الأعمال المالية في نيجيريا أيضا بلاجوس في المقام الأول فبحلول عام ١٩٨٨ كانت نيجيريا تضم نحو ٥٠ بنكاً تجارياً تقع نصف مراكزها الرئيسية في لاجوس وحدها (Rakodia,C, 1997, 209) ،و مثلت المدينة نقطة عقدية هامة في شبكة النقل النيجيرية تمعت بأفضل تسهيلات للنقل و خدمات الوصول في نيجيريا عبر شبكة الطرق البرية و الجوية و البحرية ،و لهذا حظيت بمجال اهتمام الشركات المتعددة الجنسيات و أصبحت محطاً لأنظار وجذب للاستثمارات على المستوى الإقليمي و العالمي (فاتن البنا ،١٩٨٤،٣١٢، ٣١٩).

و قد استمرت أيضاً "واجادوجو" عاصمة الموسى سابقاً وأحد أهم العواصم الفرنسية خلال الفترة الاستعمارية في ممارسة دورها كعاصمة سياسية لدولة "فولتا العليا" المستقلة منذ عام ١٩٦٠و التي تغير

اسمها إلى "بوركينا فاسو" عام ١٩٨٤م، ووقفت العديد من الأسباب وراء اختيار الإبقاء على العاصـــمة و التي ترجع في أغلبها لمزايا عديدة تتمتع بها المدينة مقارنة بالمدن الأخرى كما يوضح شكل رقم (١٢)

شكل رقم (١٢) موقع واجادوجو و شبكة الطرق الرئيسية



المصدر : سليمان عبد الستار خاطر: جمهورية بوركينا فاسو ، الموسوعة الجغرافية للعالم الإسلامي ، جامعة الإمام محمد بن سعود ، ١٩٩٧، ١٤١.

حيث تتوسط المدينة الدولة و تخدمها شبكة من طرق النقل الجيدة التي تسهل ربطها بأنحاء الدولة بالإضافة إلى خط السكة الحديد الذي يربطها" بأبيدجان" و خط سكة حديد آخر يربطها" بنيامي" عاصمة النيجر، و قد ساهمت تلك الخطوط في زيادة ازدهار "واجادوجو "بعد اختيارها عاصمة ،و عملت على زيـــادة كفـــاءة النشاط التجاري بها، فيمثل خط "أبيدجان / وبوبوديلاسو" و الذي يمر "بواجادوجو" المتحكم الأساسي فـــي التجارة الخارجية للدولة الحبيسة، و إن كانت أحد أهم السلبيات التي تواجهه هى ارتفاع تكـــاليف النقـــل لطول المسافة التي تصل إلى ١١٠٠كم من العاصمة و حتى "أبيدجان" الميناء مما يؤدى لمضاعفة التكاليف الواردات من بعض السلع من" أبيدجان/ لواجادوجو." كما يساهم وجود المطار الدولي في العاصمة علـــى سهولة ربطها بدول الجوار أيضا (Jarret ,H., 1980,143) .

وتتكرر الصورة نفسها في غانا و التي اتخذت من" أكرا "العاصمةالاستعمارية السابقة عاصمة لها بعد استقلالها عام ١٩٥٧و غيرت غانا الدولة المستقلةاسمها من مستعمرة (ساحل الذهب و توجولاند البريطانية) إلى غانا، و قد أيدت حكومة الاستقلال أن تظل" أكرا" العاصمة حيث إنها تمثل قطباً للنمو الاقتصادي للدولة ، بينما أضافت الحكومة الجديدة كثيراً من التغيرات الإيجابية في المدينة مثل إيجاد شبكة نقل جيدة ،بالإضافة لإحداث نهضة في البنية التحتية و الإنشائية و الاقتصادية مثل إنشاء ميناء "تيما" و "سد اكسومبو" ، و تبنت حكومة الاستقلال تطبيق سياسة الخصخصة و سياسات الإصلاح الهيكلي و قد حرصت هذه الحكومة و ما تلاها على توجيه الوظائف المركزية نحو "أكرا" لخدمة الاقتصاد الوطنى .(Grava. S. &et al, 2004, 11)

وقد كانت هناك دول جديدة أكثر حظاً في أنها ورثت عواصم لوحدات سياسية أكبر مثل السنغال، و التي أصبحت عاصمتها" داكار" بعد الاستقلال بعد أن مثلت خلال الفترة الاستعمارية عاصمة لوحدة سياسية أكبر حيث كانت عاصمة للمستعمرات الفرنسية في غربي إفريقيا و توقفت عن آداء ذلك الدور منذ عام ١٩٥٦، فتضاءلت الوظيفة الإدارية و السياسية لها بزوال السلطة الاستعمارية فأصبحت عاصمة لوحدة سياسية أصغر منذ عام ١٩٦٠، و على الرغم من ذلك إلا أن دكار لا تزال تمثل أهم عواصم غربي إفريقيا و تتعدى وظائفها الأخرى(الثقافية و التجارية و الخدمية فى مجال النقل و المواصلات ....) حدوداً أبعد بكثير من حدودها الوطنية وهى حدود الدولة، فقد ساهم موقعها البحرى المتميز في أن تصبح المدينة مركزاً هاماً للملاحة البحرية و عقدة هامة في مجال النقل الجوى ومقراً للعديد من المنظمات الدولية و المؤسسات التعليمية والصحية ، فضلاًعن أنها تمثل أهم مناطق الجذب السياحي التي يفضلها الأوروبيون لقضاء العطلات في غربي إفريقيا(Peterson.S..2003,5) .

و قد استتبع استمرار أداء العواصم التي نشأت منذ الفترة الاستعمارية لدورها الوظيفي كعواصم سياسية بعد الاستقلال زيادة الضغط و الأعباء على هذه الفئة و تسارع نموها ، وتظهر تلك النماذج بوضوح في كل من (لاجوس/أبيدجان) فقد لعبت" أبيدجان" دور العاصمة السياسية الاستعمارية "لكوديفوار" ساحل العاج سابقاً منذ عام ١٩٣٤، و قد تضافرت العديد من العوامل التي عملت على تسارع نمو المدينة خاصة بعد افتتاح قناة "فريدى" عام ١٩٥٠ وما تلاها من نهضة في العمران والطرق حتى أصبحت أبيدجان نهاية لخطوط و شبكة السكك الحديدية، و بحلول عام ١٩٦٠ تضاعف حجم سكان المدينة ٢.٧ مرة خلال ١٠ سنوات حتى وصلوا إلى ٧٠.٠٠٠ نسمة، و تنامت المنطقة المبنية الحضرية " Built up area" في المدينة بشكل سريع حتى تعدت حدود المدينة الاستعمارية، و تسارع معدل النمو السكاني بشكل

خاص خلال فترة الرواج الاقتصادي ووقفت الهجرة الخارجية من الدول المجاورة وراء هذه الزيادة،كما استحوذت أبيدجان على قطاع الأنشطة الحديثة، فحتى١٩٨٤ مثلت نسبة الوظائف الحضرية ٥٨% و استحوذت الوظائف الإدارية و الخدمات والتجارة ٦٧% من تلك النسبة بينما شكلت الصناعة ٣٢% من الوظائف الرسمية ،و تعكس تلك المؤشرات تصوراً لنوعية وحجم المشكلات التي تواجهها المدينة بعد استمرارها كعاصمة بعد الاستقلال (Rakodia.C, 1997, 256 .257)

كما شهدت لاجوس أيضاً منذ العقود الأولى بعد الاستقلال عام ١٩٦٠و نتيجة تركز موارد الثروة بها و تعدد وظائفها هيمنة طاغية على النظام الحضري للدولة، مما ضاعف من مشكلات العاصمة المرتبطة بمشكلة النمو الحضري السريع نتيجة تزايد الهجرة إلى المدينة والتي تعد مسئولة بشكل كبير عن زيادة المناطق المتدنية و الأحياء الفقيرة بالمدينة و زيادة الطلب على وسائل النقل و المواصلات و الخدمات الحكومية و زيادة معدلات البطالة، وكما عانت المدينة من زيادة الطلب المستمر و المتزايد على الإسكان وظهور مشكلات الإمداد بالمياه و مشكلات احتقان الطرق وازدحام المرور، وقد حاولت الحكومة مواجهة كل ذلك و التعامل معه و إيجاد الحلول له من خلال دراسات لتنمية منطقة لاجوس عام ١٩٦٥، كما تبنت الحكومة تطبيق سياسات اللامركزية في التصنيع داخل مدينة لاجوس و الخروج به لمواضع مثل (Epe،Badagry) و غيرها من السياسات و الحلول التي سعت إلى حل مشاكل العاصمة فأنشأت الحكومة العديد من المدن التوابع و المناطق الصناعية خارج لاجوس و ضواحيها دون جدوى حتى ظهرت فكرة نقل العاصمة الفيدرالية ضمن المحاولات العديدة لحل مشكلات لاجوس وأعلن في فبراير سنه ١٩٧٦ قرار نقل العاصمة الفيدرالية إلى أبوجا (فاتن محمد البنا، ١٩٨٤، ٣١٢، ٣٠٦، ٣٣٥:٣٣١)

<u>(٢) خصائص و سمات العواصم التي نشأت بعد الاستقلال :</u>

اتسمت مرحلة إنشاء العواصم بعد انتهاء الاستعمار و التي بدأت تتحدد ملامحها منذ نهاية الحرب العالمية الثانية وما تلاها من استقلال دول غربي إفريقيا تباعا خلال عام ١٩٦٠ بسمات و خصائص هامة:

أولاً: تأسيس عدد من المدن العواصم الجديدة ، و تطبيق سياسات تسعى لتنفيذ سياسة الإحلال واللامركزية نتيجة للعديد من المتغيرات و الظروف السياسية الداخلية والخارجية ، وتحقيقاً لمزيد من الانتماء القومي وعدالة توزيع الثروات و إنشاء وتأسيس عواصم ومراكز عمرانية جديدة بعيدة عن تأثير الإرث الاستعماري.

و قد تم تأسيس بعض من المدن العواصم الجديدة في غربي إفريقيا (نواكشوط في موريتانيا) في حين تم نقل و تحريك العاصمة من المدن القديمة و إنشاء مدن عواصم جديدة مخططة كما هو الحال في

(ياموسكرو /أبوجا) أسوة بما حدث في تجربة البرازيل و نقلها للعاصمة من أجل تعمير الداخل الذي ظل مهجوراً طويلاً فنقلت العاصمة من "ريو" على الساحل إلى "برازيليا" في الداخل، لتحويل مركز الثقل إلى قلب الدولة، حيث يمكن للعاصمة وحدها بما لها من دينامية أن تحدث التعمير و التغيير (جمال حمدان ، ١٩٩٦، ١٧٩)، و قد استمدت هذه المدن روح التغيير والتخطيط من تجربة البرازيل و في جميع تلك الحالات بعدت العواصم الحديثة عن صورة مراكز القوى القديمة التقليدية في مواقعها و في تخطيطها و اتجهت للبحث عن عواصم ذات موقع مركزي تمثل نقاط انطلاق جديدة نحو التنمية. (Stock, R., 1995, 206)

ثانياً: شهدت دول غربي إفريقيا بعد الاستقلال تنمية و تطويرا لعدد كبير من المدن العواصم القائمة بالفعل منذ الفترة الاستعمارية ، وإذا كانت التغيرات السياسية في خريطة غربي إفريقيا قد أفرزت عواصم سياسية جديدة فإن أغلب عواصم غربي إفريقيا هى استعمارية النشأة ، و على الرغم من تطبيق سياسات اللامركزية بعد الاستقلال ظلت تلك العواصم جاذبة للكثير من الصناعات و مزيد من السكان المهاجرين من المدن الأخرى داخل حدودها الإقليمية و من دول الجوار أيضاً، لما تتمتع به هذه المدن من استثمارات كبيرة وخدمات في النقل و الموانيء بالإضافة لتركز الخدمات في مجال التعليم والصحة و سهولة ربطها و اتصالها بالعالم الخارجي ،وهو الأمر الذي نجم عنه زيادة سريعة و نمو ملحوظ في هذه المدن، والتي أصبحت تعانى من مشكلات النمو و التضخم الحضري السريع و تداعياته. (Udo,R., 1983,96).

ثالثاً:انقسمت عواصم غربي إفريقيا بعد الاستقلال إلى مجموعتين متناقضتين من العواصم من حيث مظهرها و تنامى النشاط الاقتصادي بها، فعلى الرغم من تفاقم العديد من المشكلات التي تواجه جميع العواصم التي استمرت في أداء دور العاصمة السياسية منذ الفترة الاستعمارية من نقص و عجز شديد في المرافق و ظهور الأحياء المتدهورة و العشوائية مما ألقى بمزيد من العبء على كافة قطاعات المرافق، إلا أن العواصم انقسمت بين مجموعة المدن الزاخرة بالحركة و النشاط الاقتصادي وعلى رأسها "لاجوس و أبيدجان" و التي ازدهر اقتصاد دولها بعد الاستقلال فحد نسبياً من حجم معاناتها، في حين أن هناك بعضا من العواصم والتي تضمها المجموعة الأخرى أصبحت تعانى من مشاكل النمو الحضري السريع بالإضافة إلى تباطؤ معدلات التنمية الاقتصادية بها مثل "فريتاون و كوناكرى" ، فضلا عن معاناتها من العديد من المشكلات السياسية و الاقتصادية الأمر الذي حد من التنمية الحضرية بها و لم يحد من النمو الحضري للسكان (Stock, R., 1995, 205, 207).

رابعاً: اتسمت العواصم في غربي إفريقيا بظاهرة تعدد العواصم و يتضح هذا المثال في أبيدجان و التي لا تزال تمثل العاصمة الحقيقية و الفعلية لكوديفوار(capital de facto) بينما" ياموسوكرو" هي العاصمة الرسمية"official " فقط، فما زالت أبيدجان تمثل أكبر المدن في كوديفوار، كما أنها تمثل الميناء الرئيسي للدولة و تعد مركزاً للعديد من الصناعات الهامة في الدولة، و لا تزال لاجوس تهيمن على النظام الحضري في نيجيريا بحجمها الذي فاق العشرة ملايين نسمة ،و لا تزال تستحوذ على معظم الأنشطة الاقتصادية و الخدمات الاجتماعية في الدولة على الرغم من إنشاء العاصمة الجديدة أبوجا.

خامساً: تتشارك عواصم ما بعد الاستقلال في استمرار تسارع معدلات نموها حتى قفزت أغلبها لمرتبة المدن المليونية ، فقد ارتفع معدل النمو الحضري للاجوس عام ١٩٦٣ مقارنة بالفترة ما بين الحرب العالمية الأولى و الثانية و التي لم يتعد معدل نمو سكان المدينة خلالها ٣.٣% فجاءت معدلات النمو خلال العقود الأولى بعد الاستقلال عام ١٩٦٠ على النقيض من ذلك ، حيث قدر معدل نمو سكان لاجوس المتروبوليتانية بنحو ١٤%، و وقف عامل الزيادة الطبيعية بشقيه وراء تلك الزيادة بالإضافة لعامل تعديل الحدود و تغييرها باستمرار، و إن كانت المؤشرات التالية بداية ١٩٧٠ إلى نهاية ١٩٨٠ تشير إلى تباطؤ معدلات النمو،و التي انخفضت من ١٤ % كمعدل نمو سنوي عام ١٩٦٠ حتى ٤.٥% و التي وصل خلالها حجم لاجوس إلى ١٠.١٨٦مليون نسمة (فاتن محمد البنا،١٩٨٤،٣٠٣، ٣٠٦)،كما شهدت أبيدجان نمواً سريعاً بعد الاستقلال و تضاعف حجمها السكاني من ٣٠٠ ألف نسمة عام ١٩٦٣وصل حجم سكانها إلى ٢.١مليون نسمة عام ١٩٩٠ (Rakodia.C..1997, 265).

سادساً : تشير دراسة الأصول الحضرية و التطور التاريخي لنشأة عواصم غربي إفريقيا إلى إمكانية تصنيفها طبقاً لخصائص تركيبها و مورفولوجيتها إلى عدة أنواع كما حددها "O'connor " المدن وطنية "indigenous"مثل "ايبادن" ثم مدن ذات أصول استعمارية واضحة مثل "فريتاون، داكار،كوناكري " ومدن إسلامية مثل "نيامى " ومدن مزدوجة أو خلاسيه Hybrid Character مثل "كوماسي /لاجوس/أكرا" ، و هناك أسباب تدفع للاعتقاد بأن "لاجوس" مدينة خلاسية حيث يضم قلب المدينة و نواتها منطقة اليوربا و المدينة الاستعمارية ، و تعتبر "واجادوجو" أهم نماذج المدن الخلاسية في منطقة الفرانكفون والتي ظلت لفترة طويلة مركزاً و مقراً لحكم شعب الموسى ثم استمرت في أداء دورها كعاصمة مع الاستعمارالفرنسي كعاصمة لفولتا العليا وهناك نوع آخر من المدن هو المدن ثنائية الطابع Dual cities مثل "كانو " (O'Connor, A .1983, 28.40).

الفصل الثاني
المواقع و المواضع دراسة في التقييم المكاني

أولاً: مواقع العواصم في غربي إفريقيا

١. الموقع السياسي لعواصم غربي إفريقيا

٢. الموقع العمراني لعواصم غربي إفريقيا

٣. الموقع الطبيعي لعواصم غربي إفريقيا

ثانياً":مواضع العواصم في غربي إفريقيا

ثالثاً: التوزيع المكانى لعواصم غربي إفريقيا

١. العوامل المؤثرة في صورة شبكه توزيع العواصم و محاور امتدادها

٢. صورة شبكه توزيع العواصم

أ. نطاق بيئة الساحل السوداني

ب. بيئة و نطاق الغابة المطيرة

٣. خصائص و سمات شبكة و محاور توزيع العواصم في غربي إفريقيا

رابعاً -: حركة و هجرة العواصم في غربي إفريقيا

١. دوافع و أسباب حركة و هجرة العواصم" قديما " خلال الفترةً الاستعمارية

أ. التنظيم الإدارى و التوجيه السياسي

ب. هجرة و تحرك العواصم لأسباب صحية

ج. الأسباب و الدوافع الإقتصادية

٢. حركة و هجرة العواصم حديثاً (بعد الإستقلال)

الفصل الثاني

المواقع و المواضع دراسة في التقييم المكاني

تتداخل و تتفاعل الأسباب والعوامل التي تفسر مواقع المدن الكبرى و محاور توزيعها ،حيث يعكس توزيع المدن التفاعل القائم بين البيئة الطبيعية والظروف السياسية والاقتصادية و الواقع الاجتماعي و السياسي، و ترسم تلك العوامل مجتمعه صورة شبكة العمران الحضري في أي منطقة، وتعكس العواصم و المدن الكبرى كل عمليات الاحتكاك الثقافي والحضارى داخل الدولة، وتتداخل المؤثرات التي وجهت صورة شبكة توزيع العواصم و محاورها في غربي إفريقيا، فجاءت أغلبها ساحلية و في مواضع تتوافر لها مزايا خاصه للتجارة أو الدفاع .

ويلعب موقع المدينة و موضعها دورا حاسما في مورفولوجيتها و حياتها بل في نموها أو تدهورها ويأتي الموضع المحلى في قائمة العناصر الجوهرية المؤثرة في بيئة المدينة (فتحى أبوعيانه ،٢٠٠٠، ١٢٣) بينما يمثل الموقع الجغرافي أهم عناصر جغرافية المدن بل لقد كانت جغرافية المدن عند الجغرافي قبل عصر الجغرافية الحديثة هي أساساً "مواقع" المدن، و ينبغي أن نميز بوضوح بين ثلاثة أنواع من فكرة الوقوع في المكان فهناك الموقع الفلكي(location)الموقع العام (situation) والموضع(site) .

أولاً: مواقع العواصم في غربي إفريقيا :

و يعنى الموقع "situation" بالمعنى الصحيح الموقع الفعال effective الذي يحمل مغزى ودلالة بشرية أو مدنية واضحة قد تعنى الحياة بالنسبة للمدينة ، و يمكن اعتبارموقع المدينة على أنه موقعها بالنسبة للمناطق المحيطة والأجزاء المجاورة في إطارات مساحة متفاوتة ، ويرتبط الموقع بالمناطق ذات القيمة البشرية والحيوية أي مناطق الإنتاج والاستهلاك وكتل العمران و الطرق الكبرى التي تربطها بغيرها، و يندر أن تعتمد المدينة في كيانها وحياتها على موارد موضعها الكامنة، فرأس مالها الحقيقى هو علاقتها الخارجية فوق المحلية سواء كانت إقليمية أو قارية ، ويعتبر" مبدأ الانقطاع " هو الأساس الجغرافي في نظرية المواقع سواء كان الانقطاع طبيعياً أو بشرياً مثل انقطاع الأقاليم الأرضيه (كالماء و اليابس و المعمور واللامعمور، والإستبس و الغابة)(جمال حمدان ، ١٩٥٩، ٢٢٧ ،٤٣٣، ٤٣٠) ، و يتجلى مبدأ الانقطاع بوضوح في غربي إفريقيا في العواصم ساحلية الموقع حيث انقطاع اليابس و الماء كما أن هناك خطاً مدنياً عند التقاء المعمور باللامعمور يتمثل في المدن الداخلية و موانىء الصحراء و التي تمثل خطا من المدن عند انقطاع بشرى ، حيث يخلق التباين الأرضى انقطاعاً سواء في الاستقرار أو

الحركة و كلا الانقطاعين يخلقان المواقع المدنية للعواصم في غربي إفريقيا كما أدى هذا الانقطاع إلى تنوع و تباين تلك المواقع في نفس الوقت.

و ثمة ثلاث زوايا يمكن أن ننظر من خلالها إلى موقع العاصمة **أولاً:** " الموقع السياسي " أى بالإشارة إلى الموقع من رقعة الدولة **ثانياً:** " الموقع العمراني " أى بالإشارة إلى توزيع الكتل البشرية و السكانية الكبرى داخل الوحدة البشرية **وثالثاً:** " الموقع الطبيعي" أى بالنظر إلى عامل العقدية الجغرافية في اللاندسكيب (جمال حمدان، ١٩٥٩ ، ٤٤٢).

(١) الموقع السياسي لعواصم غربي إفريقيا :

لا يقدر لموقع ما أن تقوم فيه مدينة ما بأى حجم إلا إذا توافرت فيه امكانيات تسمح بقيام تجمع بشري كبير تتبعه منطقة ريفية محيطة ، و قياسا على ذلك يتطلب الموقع المناسب لقيام العاصمة توافر امكانيات غير محدودة ،تتحدد أهمها بالنسبة لموقع العاصمة السياسى من رقعة الدوله فى :

*التوسط الجغرافى للنطاق الأرضي للدولة ، و امكانية اتصال العاصمة بجميع مناطق الدولة و ضمان عدم تطرفها.

*امكانيات الحماية : حيث تمثل العاصمة قلب الدولة ، و التى يجب أن تتوسط نسبيا النطاق الأرضي للدولة و أن يتوفر لها متطلبات الحماية .(فتحى مصيلحى ، ١٩٨٨، ٢١) .

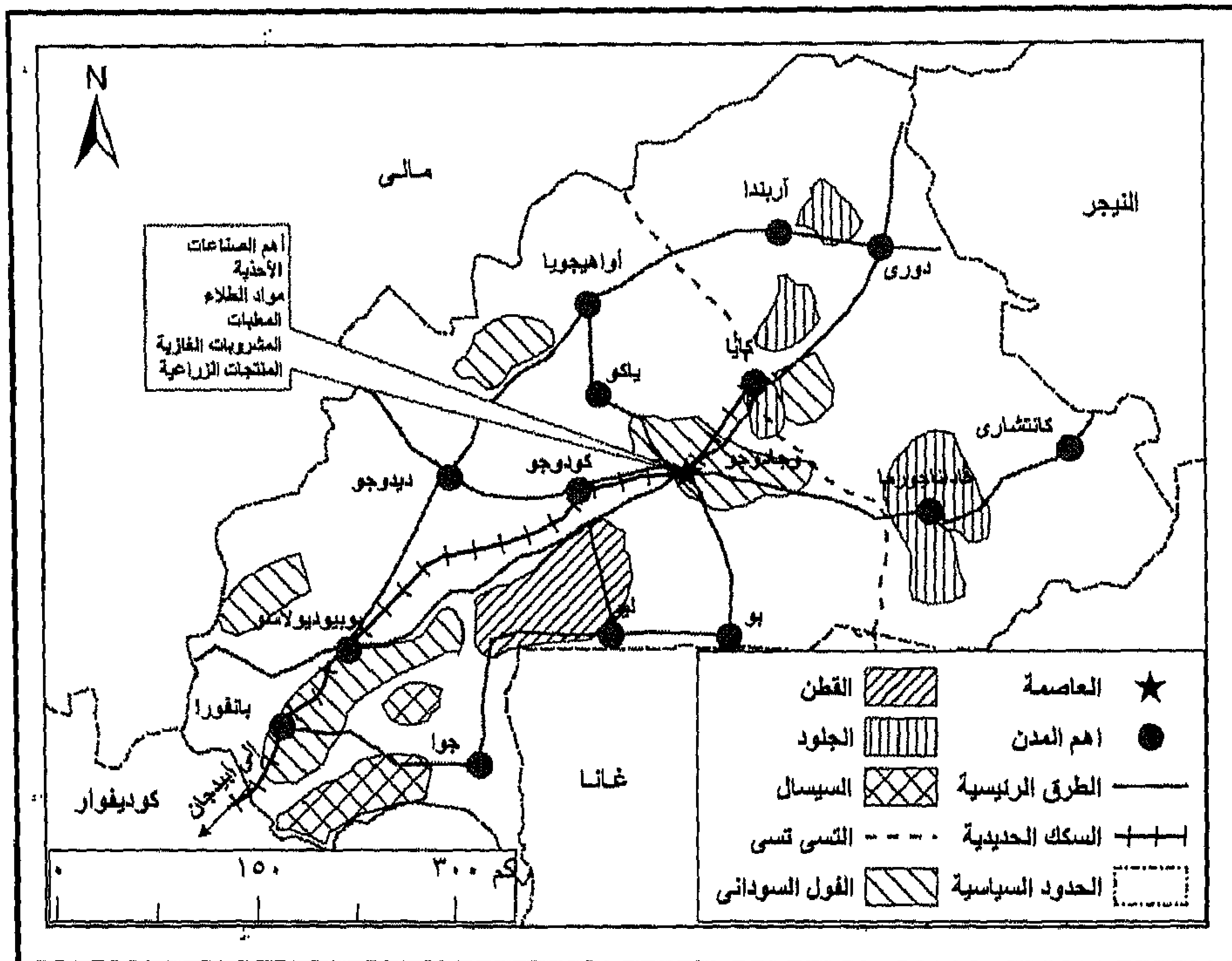
تبدو معظم عواصم غربي إفريقيا بالإشارة إلى موقعها من رقعة دولها متطرفة و هامشية (excentric) ، فقد لعب الاستعمار دوراً بارزاً في توجيه المستعمرات وجهة بحرية و بالتالي وجه عواصمها نحو التوقيع الساحلي ، و ارتبطت أغلب عواصم غربي إفريقيا استعمارية النشأة بطبيعة ومصالح الاستعمار البحرى و الذي اختار عواصمه بالضرورة على السواحل لتلعب دور مواطئ الأقدام في المرحلة الأولى ودور منافذ التوسع نحو الداخل في المراحل التالية، و لم يقتصر دور الاستعمار في هذا التوقيع الساحلي على عواصم الاستعمار الجديدة.بل نجده قد امتد إلى العواصم الوطنية و الأهلية القديمة فنقل العواصم من الداخل إلى الساحل و حركها من(تمبكتو /جاو /ايبادن) نحو (داكار /أكرا /لاجوس) ، و تمثل عواصم غربي إفريقيا لذلك قمة التطرف و الهامشية الساحلية (جمال حمدان، ١٩٩٦ ،١٦٩،١٧٠).

وتبرز أهم حقيقة في مواقع العواصم في غربي إفريقيا في اقتران هامشيتها و تطرفها بالنسبة لدولها بموقعها الساحلي ، مما دعم أهميتها و نجاحها في أداء وظيفتها كأسواق تجارية و صناعية خدمتها شبكات الطرق و النقل بالسكك الحديدية حتى أصبحت تمثل أهم الموانىء في تلك الدول، و يمثل تواجد

الوظيفة التجارية و النقل أهمية كبرى بدرجة تسبق الوظيفة السياسية لما للأولى من دور في تسارع التنمية في المدن، و لهذا فقد سعت معظم الدول بعد الاستقلال إلى توقيع العاصمة في مراكز و عقد التجارة الأساسية (Hance,W., 1970 , 265) فجاءت أغلبها بذلك بعيدة عن الوسط الهندسي الجغرافي وعن القلب العمراني لدولها في أغلب الأحيان.

ويشير التوسط الهندسى للعاصمة بالنسبة للإطار الجغرافي للدولة إلى ما تعنيه "المركزية" "Centrality" ، و يتحقق هذا التوسط الهندسى لبعض مواقع العواصم في غربي إفريقيا بصورة محدودة، فتبدو "واجادوجو" عاصمة بوركينافاسو كما يتضح من شكل رقم (١٣) أبرز نماذج المركزية التي تتوسط فيها العاصمة هندسياً الوسط الجغرافي للدولة في موقع يمكنها من إدارة الشئون الداخلية بصوره مناسبة ، وإن كانت بوركينا فاسو من الوحدات الصغيرة المساحة نسبياً. (Hamdan, G., 2000:, 166).

شكل رقم (١٣)الأهمية النسبية للموقع الجغرافي لواجادوجو



المصدر : سليمان عبد الستار خاطر : : جمهورية بوركينا فاسو ، الموسوعة الجغرافية للعالم الإسلامي ، جامعة الإمام محمد بن سعود ، ١٩٩٧ ، ١٣٣-١٣٥

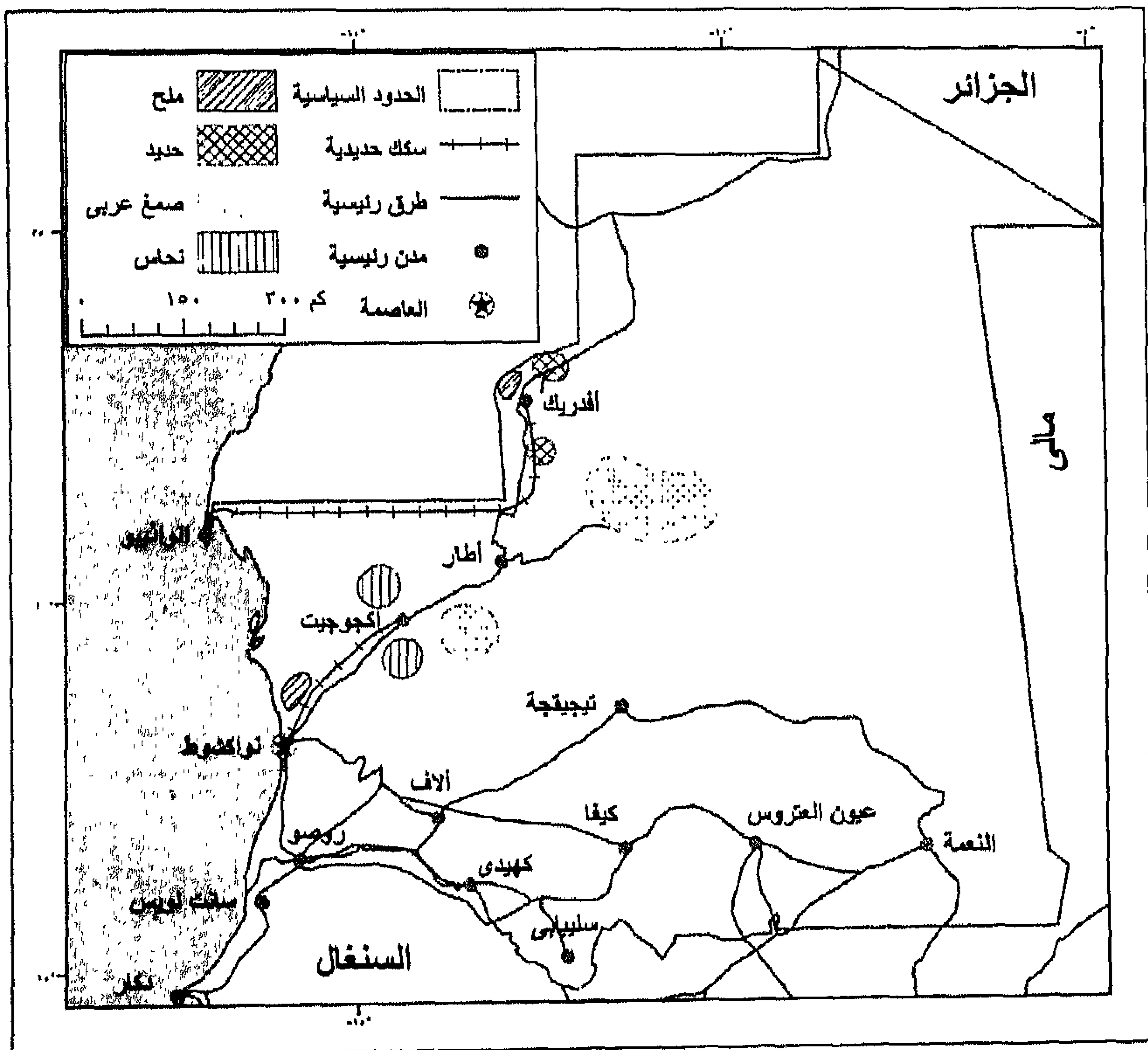
وتعتبر واجادوجو بموقعها المتوسط نقطة التقاء الطرق الرئيسية التي تربطها بأنحاء المراكز الإدارية الرئيسية في الدولة وخارجها نحو عواصم إفريقية أخرى ، ويمر بالعاصمة أربعة طرق رئيسية تربطها بدول الجوار ، و أهم تلك الطرق الطريق الرئيسى المتجه شرقاً عبر مدينة "زندر" في النيجر، و

الطريق المتجه نحو شمال إفريقيا عبر "جاو" في مالي، و الطريق المتجه إلى الغرب إلى" بماكو " حتى يصل إلى ميناء "داكار" في السنغال.و يمثل خط " أبيدجان /النيجر" المخرج الوحيد و منفذ الدولة للخارج نحو الساحل ويبلغ طوله١١٤٥كم منها ٥١٧ كم من أبيدجان إلى واجادوجو(سليمان خاطر،١٩٩٧ ، ١٤٣)

وقد ينتظرأن تحقق عواصم الدول الداخلية شرط التوسط الجغرافي الهندسي أو السياسي لكن الغريب أنها كلها تقريباً شديدة التطرف بل تكاد تقع على الحدود إلى حد بعيد كما هو الحال في "بماكو "عاصمة "مالي " و "نيامى " عاصمة النيجر (جمال حمدان،١٩٩٦،١٧٥).

ويظهر تطرف العاصمة الساحلية في غربي إفريقيا حتى في العواصم حديثة النشأة بعد الاستقلال مثل نواكشوط في موريتانيا، حيث تقع العاصمة "نواكشوط" في أبعد نقطة عن الوسط الهندسى للدولة و تتباعد عنه بما يزيد عن متوسط طول نصف قطر النطاق الأرضي للدولة (فتحى مصيلحى،٢٠٠٠، ٢٤٨) فبعدت المدينة العاصمة عن تحقيق أي من شروط الموقع من حيث التوسط الهندسى و الجغرافي الذي تتمتع به مدن أخرى في الدولة مثل "تجكجه" و"إطار" كما يتضح من الشكل رقم (١٤).

شكل رقم (١٤) الموقع الجغرافي لمدينة نواكشوط



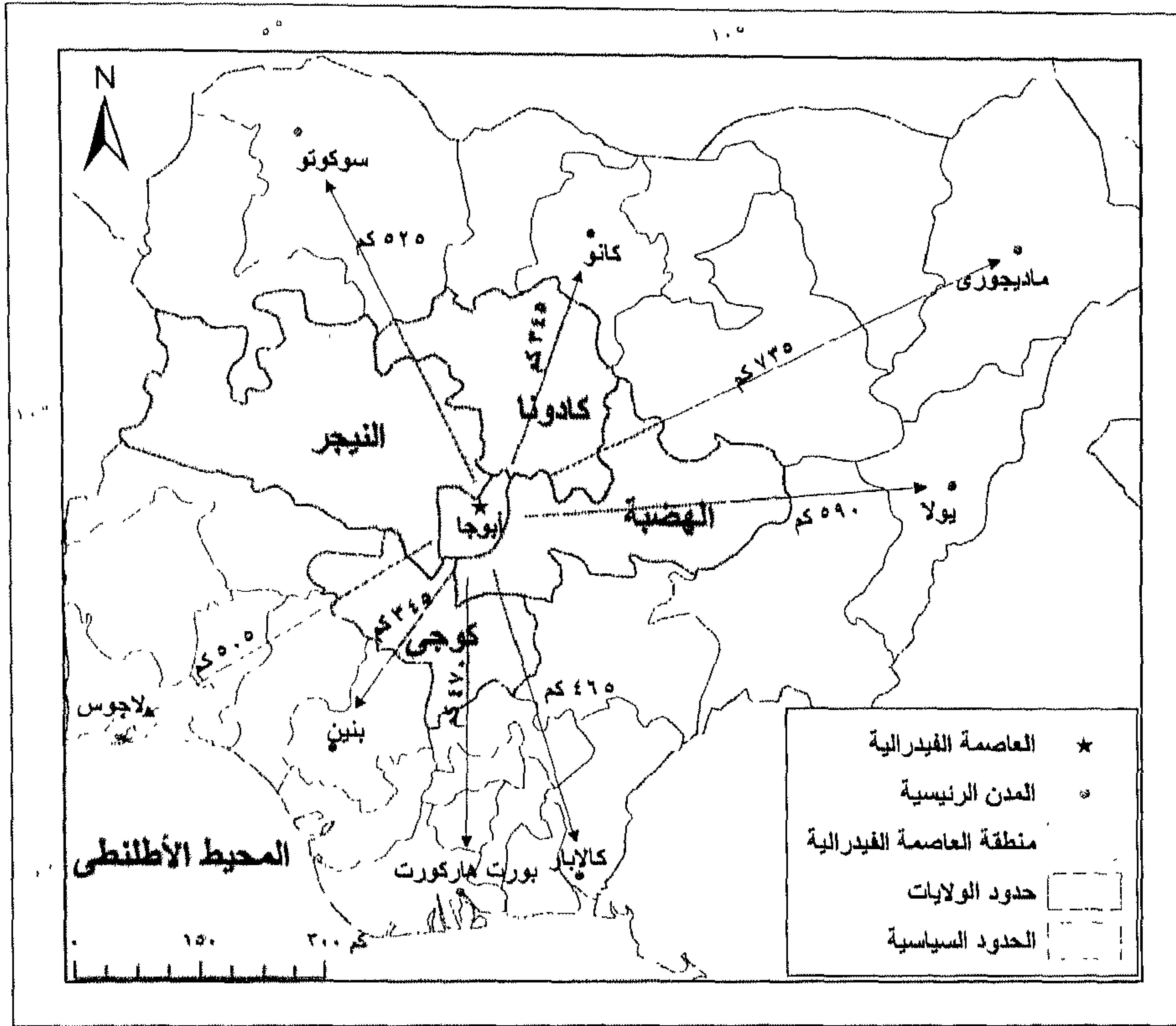
المصدر :

Udo, R.: The Human Geography OF Tropical Africa, Nigeria, Ibadan, 1983, 214

فلم يسند دور العاصمة لأي من المدن التاريخية مثل "إطار" أو "شنقيط" ،إنما تم اختيار موقع نواكشوط تمشياً مع الفكرة التي تهتم بالتوجيه الخارجي للعاصمة ، و تجنح بها إلى تحقيق "مبدأ البوابة" بالنظر لوظيفتها الخارجية فجاء موقعها هامشياً متأثراً بالتوجيه السياسي الخارجي ، وعلى الرغم من ذلك تتوسط العاصمة الساحل الموريتاني تقريباً ، و يوفر موقعها المتوسط لساحل الأطلنطي سهولة اتصالها بالخارج، كما أنها تقع على الطريق الذي يربط المستعمرات الفرنسية السابقة الجزائر والسنغال و الذي يبدأ " في الشمال" بافديرك " ثم "إطار" في الوسط و"رصو" في الجنوب (سيد قاسم ١٩٩٠، ٢٠٨) .

و لم يقتصر التطرف والهامشية على التطرف السياسي أو الجغرافي للعاصمة بالنسبة لموقعها من الإطار الجغرافى للدولة ، بل اقتصرت أيضا كل عمليات التنمية بأنواعها على هذه العواصم الساحلية تاركة الداخل يعانى قصوراً شديداً في التنمية و التعمير، و هو الأمر الذي حدا ببعض الدول لتبنى وتنفيذ فكرة نقل العاصمة لمنطقة تجمع بين الموقع المركزي المتوسط و سهولة الاتصال وتدفع بعمليات التنمية والتعمير نحو المناطق الداخلية و التي عانت لفترة طويلة من غياب عمليات التنمية و التطوير، وقد دفعت تلك العوامل نيجيريا لاختيار عاصمه جديدة تحقق المركزية والتوسط الهندسي والجغرافي للدولة بالإضافة إلى الأهداف الأخرى السابقة ،فتقع العاصمة الجديدة لنيجيريا "أبوجا" في القطاع الأوسط من الدولة بين دائرتي عرض٨.٢٥ و٩.٢٠ شمال خط الاستواء وبين خطى طول ٦.٤٥ و٧.٣٠ شرق خط جرينتش ،وتجاور حدود المنطقة الفيدرالية لأرض العاصمة أربع ولايات ،فيحدها من الشمال ولاية "كادونا" ومن الشرق ومن الشمال الشرقي ولاية "الهضبة" وولاية كوجى من الجنوب الغربي أما من الغرب فيحدها ولاية "النيجر" كما يتضح من شكل رقم (١٥).

شكل رقم (١٥)الموقع الجغرافي للعاصمة الفيدرالية أبوجا



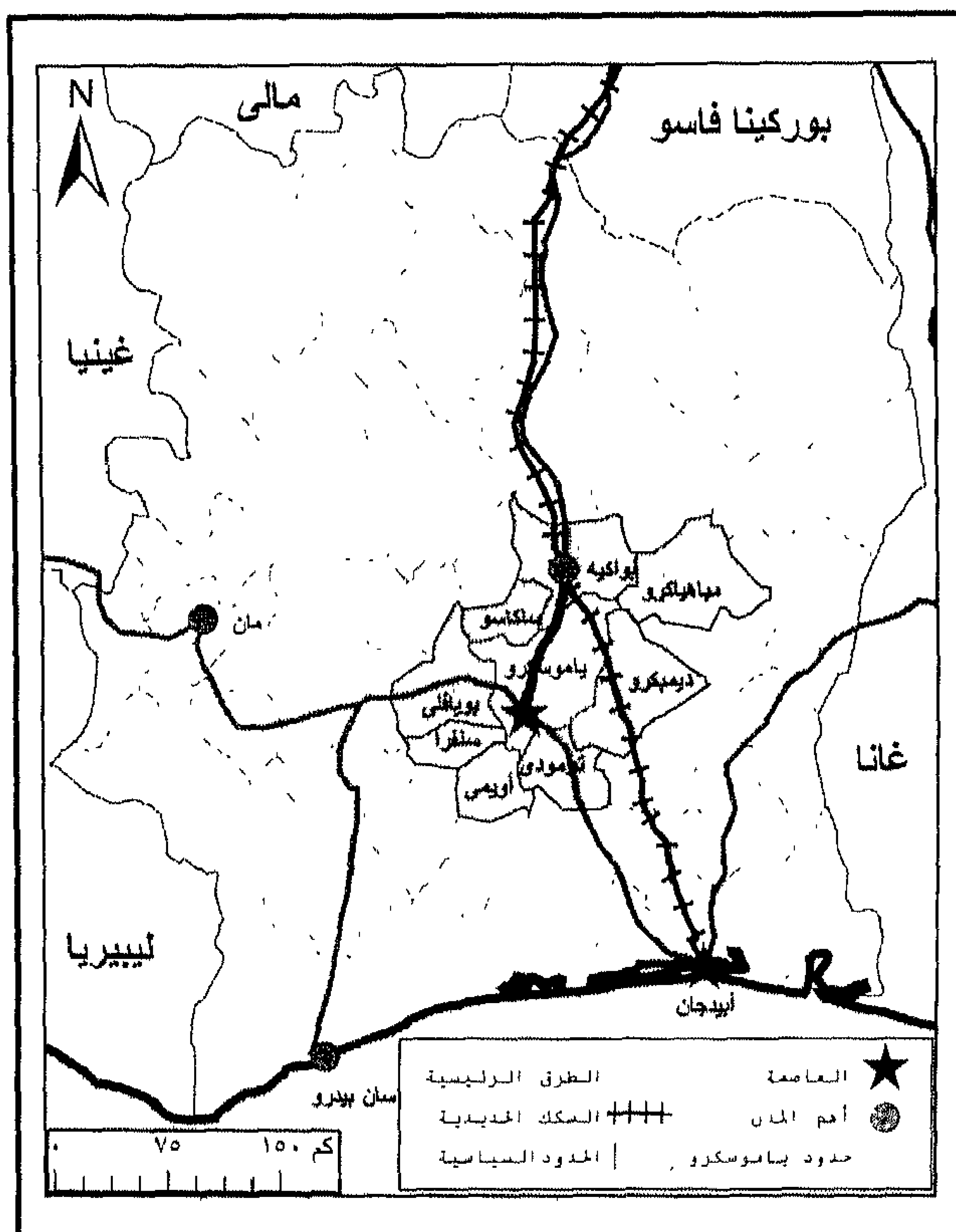
المصدر بتصرف اعتمادا على :

Ministry Of Federal Capital Territory: Abuja Nigeria's New Capital, So Far So Good, Abuja, 1992, 9.

وتبعد منطقة العاصمة الفيدرالية بحدودها عن المدن الرئيسية للدولة بمسافات تتراوح بين ٧٣٥ و٣٤٥ كم فتتوسط الموقع الجغرافي للدولة ، وتأخذ المنطقة الفيدرالية لأرض العاصمة شكل حرف"U"، وتحتل مدينة "أبوجا" الربع الشمالي الشرقي من المنطقة الفيدرالية، و يمكن تحديد موقعها بسهولة من خلال تلال "أسو" والتي تعد ملمحاً بارزاً للمدينة، وتبلغ مساحة "المنطقة الفيدرالية للعاصمة" ٢.٥ مرة مقارنة بمساحة لاجوس وتبعد عنها لمسافة ٥٠٥ كم (Ministry of Federal Capital Territory, 1992 .(12

وتسعي الدول في نقل العاصمة للبحث عن المواقع الأكثر مركزية و توسطاً من أجل تحقيق مركزية الحكم والإدارة، إلا أن توقيع بعض العواصم الجديدة في بعض الأحيان قد يخرج في توجهه و يبعد عن تحقيق التوسط و المركزية في الموقع الجديد كما في حالة "ياموسوكرو" العاصمة الجديدة لـــ"كوديفوار" و التي لم تحقق التوسط و المركزية، كما يوضح شكل رقم (١٦)

شكل رقم (١٦) الموقع الجغرافي لمدينة ياموسكرو



المصدر :

Armstrong, Alien: Ivory Cost Another New Capital For Africa, Geography, 1985, 70

فتقع العاصمة الجديدة على بعد حوالي ٢٤٠ كم من العاصمة الساحلية السابقة "أبيدجان" أى أن العاصمة السياسية للدولة لا تزال هامشيه و متطرفة بالنسبة للإطار السياسي و الجغرافي ، حيث تغطي أرض العاصمة "ياموسوكرو" المنطقة التي تقع ما بين دائرتي عرض ٦.٤٩ ، ٦.٤٧ شمالاً وما بين خطى طول ٥.١٦ ، ١٥.١٥ غرباً لتغطي بذلك مساحة قدرها ٣٥٠٠ كم ، و يحدها من الشمال قسم بواكييه وقسم "مباهياكرو"، و من الشرق قسم "ديمبكرو Dimbokro" و من الجنوب قسم "أويمى Oume " و"تومودى" من الغرب أقسام "سنفرا Sinfra وبويافلى Bouafle و"ساكاسو". (ISA.africa.com, district .(deYamoussoukro, 2003

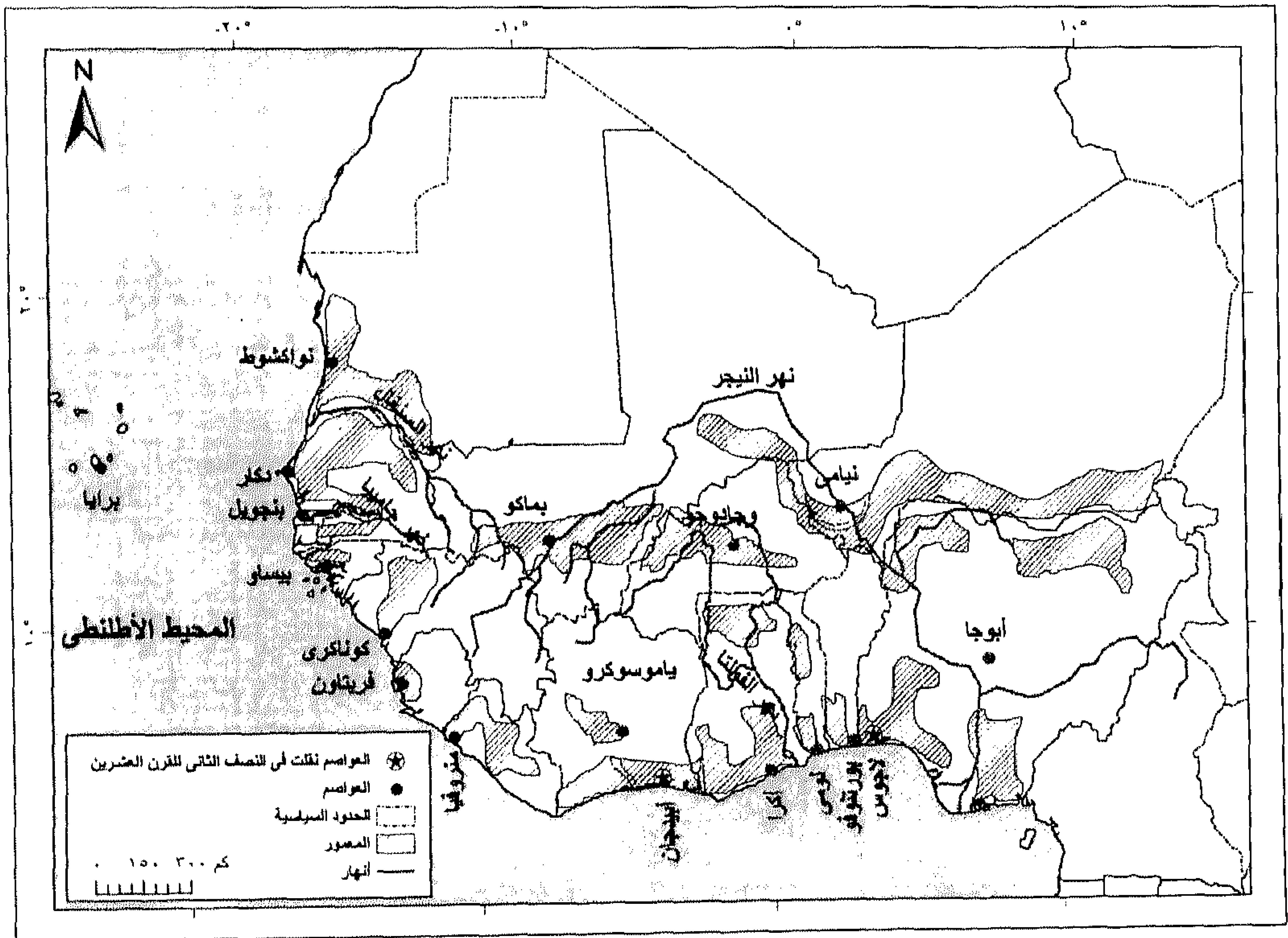
(٢)- الموقع العمراني لعواصم غربي إفريقيا:

و يقصد به النظر لموقع العاصمة باعتبار توزيع الكتل البشرية و السكانية الكبرى داخل الوحدة الشكلية، فيقصد به حدود المعمور (الإكيومين)، و لا تتطابق المناطق المعمورة في كل دولة مع الوسط

الهندسي بالضرورة ، بل قد يتناقض معها أحياناً فهناك مناطق معمورة تتميز بتركز الغالبية العظمى من السكان فيها ، و يتجمع بها و تخدمها شبكة جيدة للنقل والمواصلات و خطوط الحركة ومواقع الإنتاج الرئيسية المختلفة، و هى بعيدة في نفس الوقت عن الوسط الجغرافي في حين تتركز أغلب العواصم في تلك المناطق المعمورة على الرغم من بعدها عن وسط الدولة (السيد خالد المطري،١٩٨٩،١٠٣) .

و يعكس توزيع المعمور في غربي إفريقيا و الذي جاء متأثراً بعوامل البيئة الطبيعية و البشرية تركزاً لمراكز الاستقطاب حول نواة واحدة ضخمة أو نواتين متكافئتين منفصلتين أو عديد من التجمعات الصغيرة المبعثرة، فتتركز صورة المعمور في غربي إفريقيا في شكل نطاقين رئيسيين يمتدان من الشرق إلى الغرب و يتجزآن إلى نوايات رئيسية متفاوتة الدرجات و يفصل بين النطاقين شبه فراغ بشرى (حسن الخولى، ١٩٨٣، ٣٩) ، كما يتضح من شكل رقم (١٧)

شكل رقم (١٧) مواقع العواصم بالنسبة لنوايات المعمور في غربي إفريقيا حتى عام ٢٠٠٥



المصدر بتصرف اعتمادا على :

حسن حسين الخولى : كثافة سكان الغرب الإفريقى بين المتغيرات و الأنماط ، نشرة البحوث و الدراسات الإفريقية ، عدد ١٢، معهد البحوث و الدراسات الافريقية، جامعة القاهرة ، ١٩٨٣، ٣٩

وتحقق العواصم بالنظر لهذا المعيار تطرفاً أقل في الحقيقة مما يبدو طبقاً لمعيار التطرف السياسي. فأغلب العواصم و إن لم تتوسط موقعها قلب المعمور أو تقع في وسط كتلة المعمور الفعالة في دولها حيث تتركز الحياة البشرية والإنتاج والنمو فإنها في أغلب الحالات تقع في نواته النووية (جمال حمدان،١٩٩٦،١٧٦). و يعتبر الوقوع في مراكز الجذب أهم من الوقوع في الوسط الهندسي غير أنه لا يمكن تحديد مراكز الجذب في الدولة عن طريق حساب مقدار بعدها عن أطراف الدولة حيث ترتبط في الأساس بتوزيع السكان والثروات المستغلة والمتاحة ، وتصبح العاصمة ذات موقع مركزي إذا تم ربطها بالمعمور بوسائل النقل الحديثة التي تهيئ و توجه سهولة الحركة و تتحكم في توزيع السكان (عبد الفتاح وهيبه،١٩٧٥ ،٩٣).

و تقع العواصم الساحلية لدول غربي إفريقيا في قلب نوايات المعمور الساحلية و التي تتكون من عدة نوايات متقطعة في بعض الأحيان وملتحمة في أحيان أخرى تقطعها الحدود السياسية و تفصلها كما هو الحال في نطاق المعمور في "بنين توجو_غانا" و "سيراليون_ليبيريا" و "جامبيا_غينيا بيساو_السنغال". ، وتمثل العواصم مدن الحكم والإدارة و الموانيء التجارية الرئيسية ومراكز التصنيع حيث وفرة المواد الخام و الطاقة و مراكز الثقل السكاني، و لا تقتصر أهمية تلك المواقع على المزايا الاقتصادية التي تضفي عليها أهمية كمراكز للجذب ، بل الدور التاريخي الذي لعبته تلك العواصم في نشوء الدولة و القومية وهو الدور الذي لا يمكن تجاهله عند اختيار تلك المواقع لتستمر كعواصم و مراكز التنمية الاقتصادية تقع في قلب المعمور، خاصة بعد ربط تلك العواصم بأنحاء المعمور في الدولة عبر شبكات الطرق و السكك الحديدية منذ الفترة الاستعمارية حتى تماشى شكل المعمور مع شكل شبكه الطرق ، فيتخذ شكل المعمور في "توجو" الشكل الطولي و تمتد المحلات العمرانية و نواة المعمور في شكل طولي إصبعي باتجاه الشمال الشرقي عبر شرايين النقل الكبرى" و تقع " لومي" في أكثر مناطق المعمور جذباً في الإقليم الملاحي و تمثل نهاية ثلاثة خطوط للنقل بالسكك الحديدية و التي تربط العاصمة بمدن "باليمى" و "باليتا"و "أنيشو" ، تمثل العاصمة و الميناء الرئيسي و المركز الصناعي الرئيسي في الدولة مما يجذب إليها أكبر عدد من المهاجرين للعاصمة". (Udo R. ,1978, 282).

و يمثل توسط العاصمة للمعمور النمط المثالي و يحقق موقع نواكشوط عاصمة موريتانيا توسطا لمعمور موريتانيا سكانياً وعمرانياً، على الرغم من هامشية و تطرف موقع العاصمة سياسياً، فتعد نواكشوط مركز الحياة الاقتصادية في موريتانيا ، وتقع بين مناطق الكثافة السكانية جنوباً ومناطق التخلخل السكاني شمالاً، وبين المناطق التعدينية في الشمال و المناطق الزراعية في الجنوب ، ويخدم هذا الموقع

المتوسط عمرانياً (راجع شكل ١٤) شبكة مواصلات جيدة تربطها بمعظم أجزاء موريتانيا عبر سلسلة من الطرق ذات الدرجات المختلفة، و تعد العاصمة بموقعها الساحلي همزة الوصل بين موريتانيا و العالم الخارجى وتقوم بالدور الرئيسي في الاستيراد. (محمد زهرة ، ١٩٧٨، ٧٩١,٧٩٢,٨٠٧).

و تجدر الإشارة إلى أن نوايات المعمور في غربي إفريقيا في النطاق الداخلي للسافانا السودانية هى نفسها النوايات السكانية التي شكلت الدول الوطنية و الإمبراطوريات القديمة و التي عرفت التنظيم السياسي مبكراً، فقامت نوايات المعمور في نطاقات الكثافات البشرية القديمة في غربي إفريقيا، كما هو الحال في "واجادوجو" التي تحكمت العديد من العوامل المتشابكة في تحديد موقعها منذ بدايتها في نواة المعمور من الدولة الصغيرة المساحة، فالدولة كلها من المعمور و الذى يتوزع فيها في نطاقين يتوسطهما العاصمة ، وقد ظلت "واجادوجو" العاصمة السياسية لفترة طويلة منذ أن كانت لقرون عاصمة وطنية تقليدية لمملكة الموسى ثم اختيارها عاصمة لمستعمرة فولتاالعليا بعد الحرب العالمية الأولى عام ١٩٢٠ ثم عاصمة "لبوركينا فاسو" بعد الاستقلال، بينما نمت المدينة و تطورت وظيفتها التجارية بعد أن أصبحت المركز الرئيسي للعديد من الشركات التجارية و مركزاً للصناعة التي تقوم على الخامات المحلية مثل صناعات "الجلود، الطلاء، الملابس، مصانع الطوب"، ويضيف لمزايا الموقع المتوسط شبكة طرق داخلية تربط العاصمة بمناطق الإنتاج (راجع شكل رقم ١٣) فضلاً عن الطريق البحري الذي يبدأ من "واجادوجو" متجهاً إلى الغرب حتى "بماكو" عاصمة مالي مروراً بمدينة "كاييس" حيث خط السكة الحديد المؤدى إلى "داكار" عاصمة السنغال. (سليمان خاطر، ١٩٩٧، ٣، ١١٧).

ويرجع تطرف العواصم في دول الصحراء و السافانا بالنسبة للمعمور إلى ضآلة نسبة المعمور و تطرفه الشديد في أقصى جنوب الدولة و الذي يعد في الحقيقة امتداداً لنواة المعمور الكبير في السودان الغربي، والذي جاء استجابة للعديد من المؤثرات البيئية و التاريخية التي أنتجت نمط تطرف المعمور على هامش الدولة ملتصقاً بمعمور مجاور للدولة المجاورة (جمال حمدان، ١٩٩٦، ١٤٣) كما هو الحال في النيجر فيقع المعمور متطرفا في شريط أقصى جنوب الدولة إلا أن العاصمة" نيامى" تقع في داخل نطاق المعمور الذي يعد أكثر المناطق كثافة في الدولة و هو السبب الرئيسى في نقل العاصمة من" زندر" إلى" نيامى"عام ١٩٢٦ م ، و تعد العاصمة مركز و محور الإنتاج الاقتصادي في الدولة و مركزاً للعديد من الصناعات مثل صناعة الأثاث و الطوب و صناعات تجميد اللحوم. (Udo,R. , 1978, 223)، وترتبط العاصمة برا و نهرا بأجزاء عديدة من الدولة و يمثل موقعها نهاية طريق النقل البرى عبر الصحراء إلى

جاو (Kupper,H.,1965,33)، و تؤكد العاصمة بهذا الموقع مبدأ الانقطاع و دور خطوط النقل في الاتصال بين المعمور واللامعمور عبر موانىء الصحراء.

(٣)-الموقع الطبيعي لعواصم غربي إفريقيا:

و يقصد به مواقع العواصم في إطاراتها الطبيعية أي كما تبدو في صفحة الإقليم و على وجه اللاندسكيب الطبيعي (جمال حمدان، ١٩٦٤ ،٤٥) و هذه المواقع هى بمثابة مواقع أولية Primary في اللاندسكيب الطبيعي فهي تمتاز بأنها تدعو إليها المدن مبكراً و تعتبر نقاط إشارة تحكم توقيع المدن التالية، كما تمتاز بالاستمرار إلى حد بعيد و بالأهمية من حيث ضخامة الأحجام بشكل عام، ولهذا يمكن أن توصف إلى جانب كونها مواقع فيزيوغرافية بأنها مواقع استراتيجية (جمال حمدان، ١٩٥٩، ٤٣٦)، و تصنف العواصم من حيث موقعها الطبيعي إلى ثلاثة أنماط هى: (أ) مواقع الرؤوس والخلجان، (ب) المواقع النهرية (ج) مواقع هوامش الصحراء (جمال حمدان، ١٩٦٤، ٣٣٩).

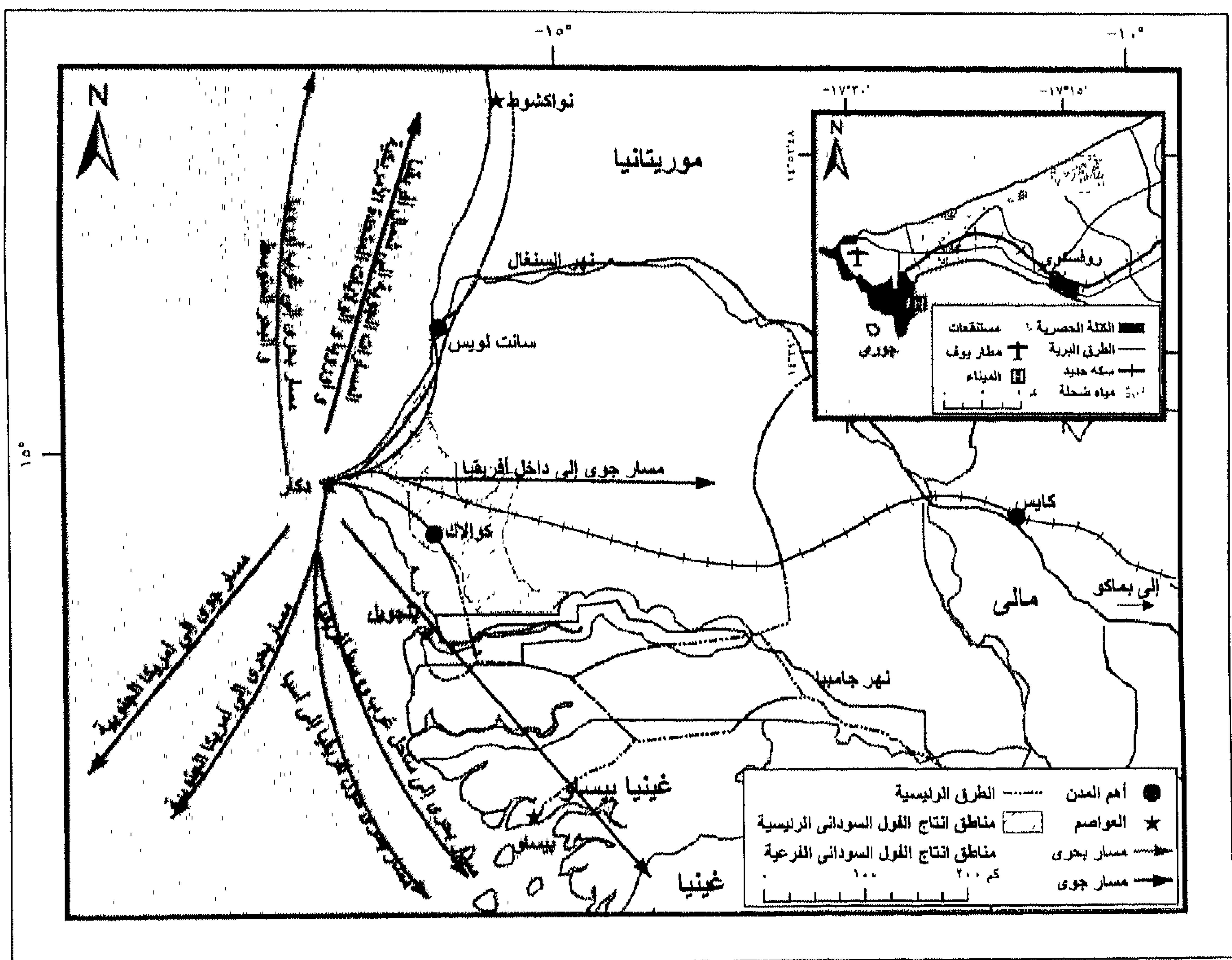
(أ) مواقع الرؤوس و الخلجان:

تجنح مواقع العواصم الساحلية نحو الرؤوس و الخلجان Cap and Bay Situations بينما تتحاشى تماماً مواقع المصبات و الدلتاوات، و تعتبر المدخلية Portality و التي تجعل الموقع بوابة لإقليم صغير أو كبير هى السبب وراء طبيعة ووظيفة العواصم الموانىء الساحلية الإفريقية ، ويعتبر الموقع على مصبات الأنهار نادر الحدوث فتعمد العواصم الساحلية إلى الابتعاد عن مصبات الأنهار لتتحاشى مشكلة الإطماء و كذلك المستنقعات و التي تكثر في الأنهار في غربي إفريقيا التي تنتهى بدلتاوات كما هو الحال في النيجر و الفولتا، و التي تعانى من انتشار الملاريا و الأمراض المدارية و تسود بها المسطحات الطينية الضحلة، و تعد تلك الظروف في مجملها طاردة للسكان فابتعدت العواصم عن المصبات و الدلتاوات نحو الرؤوس الساحلية في العديد من الحالات ، فتقع "داكار" على سبيل المثال على شبه جزيرة كيب فرد و ليس على نهر السنغال و في الحقيقة فإن تحرك العاصمة من" سانت لويس" جاء لتصحيح الموقع و استبدال الموقع النهرى المرتبط بالأمراض، كما لا تقع أيضاً " أكرا"على نهر الفولتا و لكنها ابتعدت عن مخاطر النهر بشكل جيد. (Hamdan, G., 2000 , 167) نحو مناطق الرؤوس الصخرية على ساحل الذهب ، فقد لعبت الضوابط المرتبطة بالموقع دورا في اختيار" أكرا" لتكون عاصمة لساحل الذهب البريطاني عام ١٨٧٦ نتيجة لخلو الموقع من المستنقعات والتي جعلت منه موقعاً صحياً بعيداً عن الأمراض، كما جاء اختيار موقع أكرا معتمداً على مزايا الموقع و خصائصه و لم يرتبط بالتجارة كما كان الحال في اختيار

وتحديد مواقع كل من "داكار" أو" أبيدجان"و التي ارتبط اختيار مواقعها كعواصم بسبب التواجد المسبق للوظيفة التجارية و الاقتصادية في المكان (Hance, W., 1970, 327).

وتمثل مواقع الرؤوس البحرية و الخلجان في ساحل غربي إفريقيا نقاطا عقدية هامة على طول الساحل الغربي الإفريقي على الرغم من التشتت الذي تفرضه دلتاوات الأنهار، و تعنى العقدية تركز خطوط اللاندسكيب الطبيعي تركيزاً قوياً في نقطة معينة فتظهر العقدية حيث تشير الطبيعة إلى مركز استراتيجي بارز. (جمال حمدان، ١٩٥٩، ٤٣٧) و تتضح أبرز نماذج العقدية بصورتها الواضحة في" داكار" راجع ملحق رقم (٢) ، و إن كانت عقدية "داكار" لا تنبع فقط من كونها تقع في أقصى النتوء الغربي الإفريقي و لكن بما يحظى به موقعها الاستراتيجي الفريد من أهمية، و سهولة اتصالها بالعالم الخارجى عبر خطوط النقل البحرية و الجوية والتي تربطها بإفريقيا و أوروبا و أمريكا الشمالية والجنوبية كما يتضح من شكل رقم (١٨). (Hance, W, 1970., 224)

شكل رقم (١٨) الموقع الجغرافي لدكار



المصدر بتصرف اعتمادا على :

Jarret ,H.R:A Geography Of West Africa ,Evan Press,Ibadan, 1980, 137

Oboli ,B. &Church. : A New Outline Geography OF Africa, Africa Universities Press. Lagos, 1978, 43

www.ESRI.com/Data , 2004.

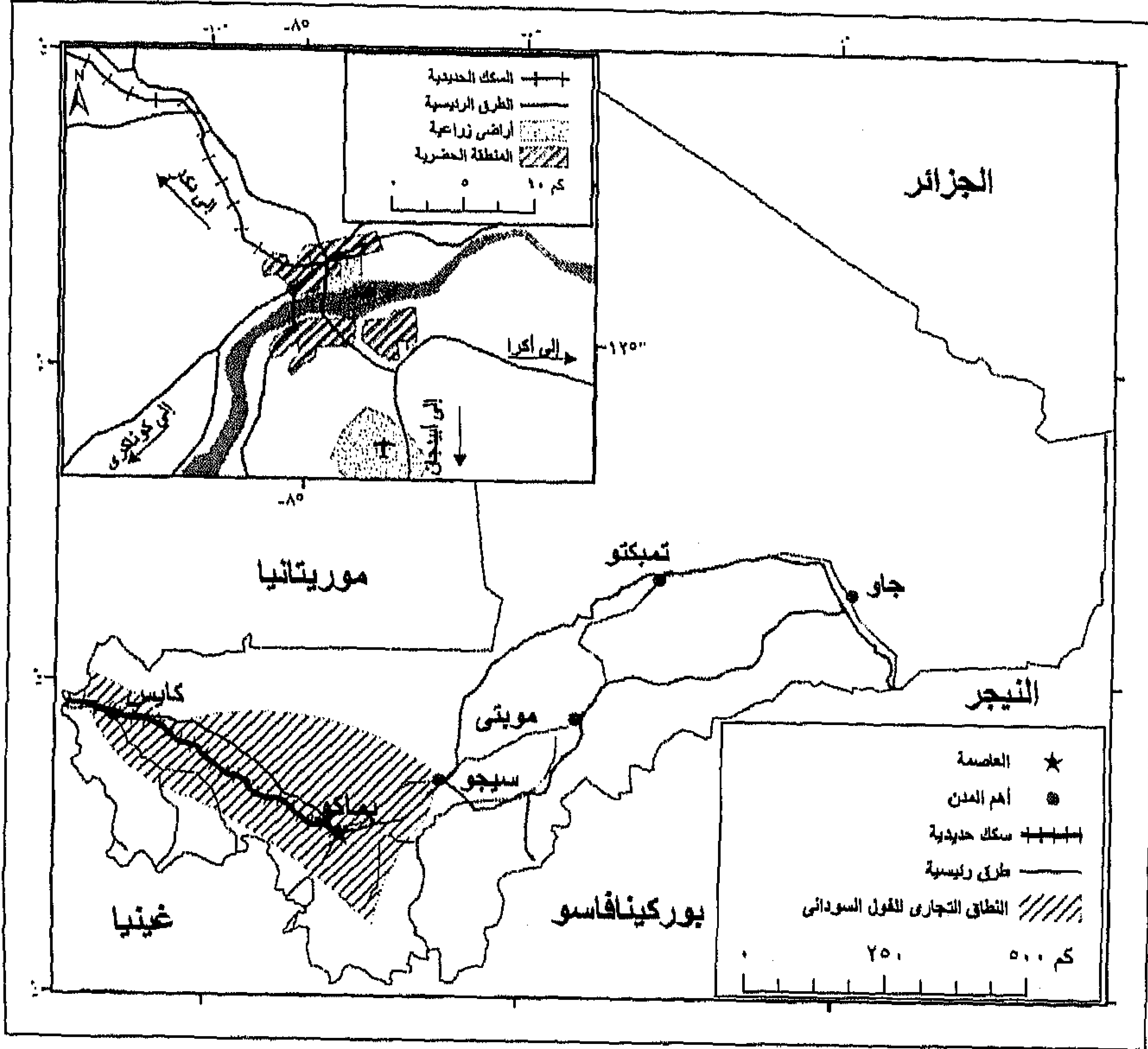
ومما يؤكد عقدية دكار و يضيف لاستراتيجية موقعها ، وقوعها في طليعة المعمور في النطاق السوداني بعد نطاق الساحل الصحراوى الجدب، فليست الهامشية دائماً توصم الموقع بقلة الأهمية ، و قد دفع الموقع الهامشي لداكار أن تكون الملجأ الأول للسفن الأمريكية و الأوروبية في كل هذا الساحل من خلال مينائها الطبيعي المتميز ، والذي تتوفر له الحماية الطبيعية بالرؤوس الصخرية،فتربط دكار خطوط نقل بحرية على طول امتداد ساحل الأطلنطي في إفريقيا أو تلك التي تتصل بالمحيط الهندي ،وتمثل المدينة عقدة نقل لشبكة الطرق البرية في السنغال، فقد ارتبطت المدينة منذ نشأتها بتجارة "الفول السوداني" في السنغال و التي أدت لإيجاد شبكة حضرية تتكون من عدد كبير من مراكز التجميع و ثلاثة مخارج رئيسيه تمثلها "داكار و روفسكوى و كوالاك" (Peterson,S., 2003, 3).

(ب) المواقع النهرية

تعتبر مواقع الأنهار مراكز جذب هامة خاصة في الدول الداخلية حيث تمثل أهم طرق الربط والحركة و تهيئ و توجه حركه النقل والمواصلات و تتحكم في توزيع السكان، فتجنح العواصم لاختيار مواقعها على ضفافها (عبد الفتاح وهيبه، ١٩٧٥،٩٣) .

حيث الإمكانيات الاقتصادية والبيئية المناسبة للاستقرار، وتمثل مواقع العواصم الداخلية على الأنهار عقدا" هيدرولوجية كما هو واضح في موقع "بماكو" على نهر النيجر وما يتمتع به موقع المدينة من مزايا عديدة إذ أنها تقع في الإقليم الزراعي ذى التنمية الجيدة في الدولة، كما تحتل "بماكو" الوسط المركزي التجاري لمالي، و قد ورثت المدينة قيمة هذا الموقع منذ العقود التاريخية الماضية حين كانت ثنية الشمال الغربي لنهر النيجر تربط تجارة القوافل عبر الصحراء حيث نمت و ازدهرت تمبكتو الميناء التجاري للسودان الغربي بالمغرب، و بعد اضمحلال تجارة القوافل جاء مد السكك الحديدية ليمثل أحد أهم العوامل التي دعمت مزايا هذا الموقع من جديد مقارنة بالمراكز الداخلية الأخرى ،فكما يوضح شكل رقم (١٩)

شكل رقم (١٩)الموقع و الموضع النهرى لمدينة بماكو



المصدر بتصرف اعتمادا على :
Udo,R.: The Human Geography OF Tropical Africa, Nigeria, Ibadan, 1983,202
www.ESRI.com/Data , 2004.

وتمثل المدينة بموقعها المتميز نقطة عقدية هامة في طرق النقل و تحتل موقعاً مميزاً في منطقة التقاطع بين اثنين من أهم الأقسام الملاحية التجارية على النهر و التي تم الربط بينهما عبر خطوط السكك الحديدية ، حيث ترتبط "بماكو" بالخارج عبر أطول خطوط السكك الحديدية وهو ذلك الخط الذي يربطها حتى الساحل "بداكار" و لابد و أن تمر التجارة من و إلى" داكار" عبر أي من هذين القسمين الملاحيين بيماكو (Kupper,H.,1965,33)

و تمثل مواقع الأنهار التي تنتهى بمصبات مواقع مميزة و نادرة لتوقيع المدن كما هو الحال في نهر "جامبيا" أحد أفضل الأنهار الملاحية في غربي إفريقيا ، حيث تشغل "باثيورست" سابقا و" بنجويل "عاصمة جامبيا حالياً موقعاً مميزاً على مصب النهر (Hamdan, G., 2000 , 167) وقد جذب نهر جامبيا كطريق مائي نحو داخل غربي إفريقيا اهتمام التجار البريطانيين بشكل مبكر ،فتم إنشاء حصن "Fort James"عام ١٦١٨ على بعد ١٧ ميل من مصب النهر و في عام ١٨١٦ أقام الإنجليز مدينة "بنجويل" عاصمة جامبيا و التي كانت تسمى "باثيورست" سابقاً على جزيرة "سانت مارى"، و قد تحدد

موقعها الأصلي هناك بسبب ضيق المصب في هذه النقطة ولما يوفره ارتفاع المنطقة نسبياً عن باقي أجزاء الجزيرة من حماية للسفن ، فتتصل الجزيرة باليابس عن طريق شريط رملي يحده من الجنوب مستنقعات المانجروف والتي توفر لهذا الشريط الحماية من عواصف الأطلنطي، و تميزت المنطقة بموقع جيد للتحكم و السيطرة على تجارة الرقيق خلال الفترة الاستعمارية. (Stamp,D.&Morgan,W., 1972 , 241) .

(ج) مواقع هوامش الصحراء:

تستمد مواقع هوامش الصحراء أهميتها من قاعدة موضعية غنية ترتبط بموقع حيوي مثل شبكات الطرق الهامة، كما هو الحال في مدن القوافل "Caravan Cities" و التي تتوفر لها مزايا الموقع و الموضع على السواء فتقع على جبهة التحام حادة بين الصحراء و السافانا (جمال حمدان، ١٩٦٤، ٤٧) و يمتد خط مدن هوامش الصحراء ابتداء من"داكار" في الغرب ليضم سلسلة عواصم السودان الغربي "بماكو/نيامى/واجادوجو" حتى الخرطوم في الشرق (Hamdan, G., 2000 , 76)،و تفتقد هذه العواصم بحكم مواقعها ومواقع دولها إلى نافذة ساحلية على المحيط الاطلنطى فتدخل بذلك ضمن مجموعة الدول حبيسة المواقع، و يحتم عليها هذا الوضع أن تعتمد على العلاقات الودية مع دول الجوار من أجل الاستفاده بالمنافذ البحرية ،و لهذا لجأت هذه الدول للدخول فى اتحادات سياسيه و اقتصادية تضمن لها هذا الشأن، و دعمتها بتنفيذ شبكات طرق جيدة للربط بينها ، كما فى بماكو و التى يربطها خط سكة حديد مفرد بطول ١٨٨٨ كم حتى دكار ،بينما تم الربط بين واجادوجو عاصمة بوركينا فاسو وأبيدجان عاصمة كوديفوار السابقة على المحيط الاطلنطى بخط سكة الحديد طوله ٥١٧ كم ، و تنفذ هذه المدن العواصم ودولها إلي العالم عبر هذه الموانىء البحرية (سليمان خاطر،١٩٨٥، ٩ ، ١٣) .

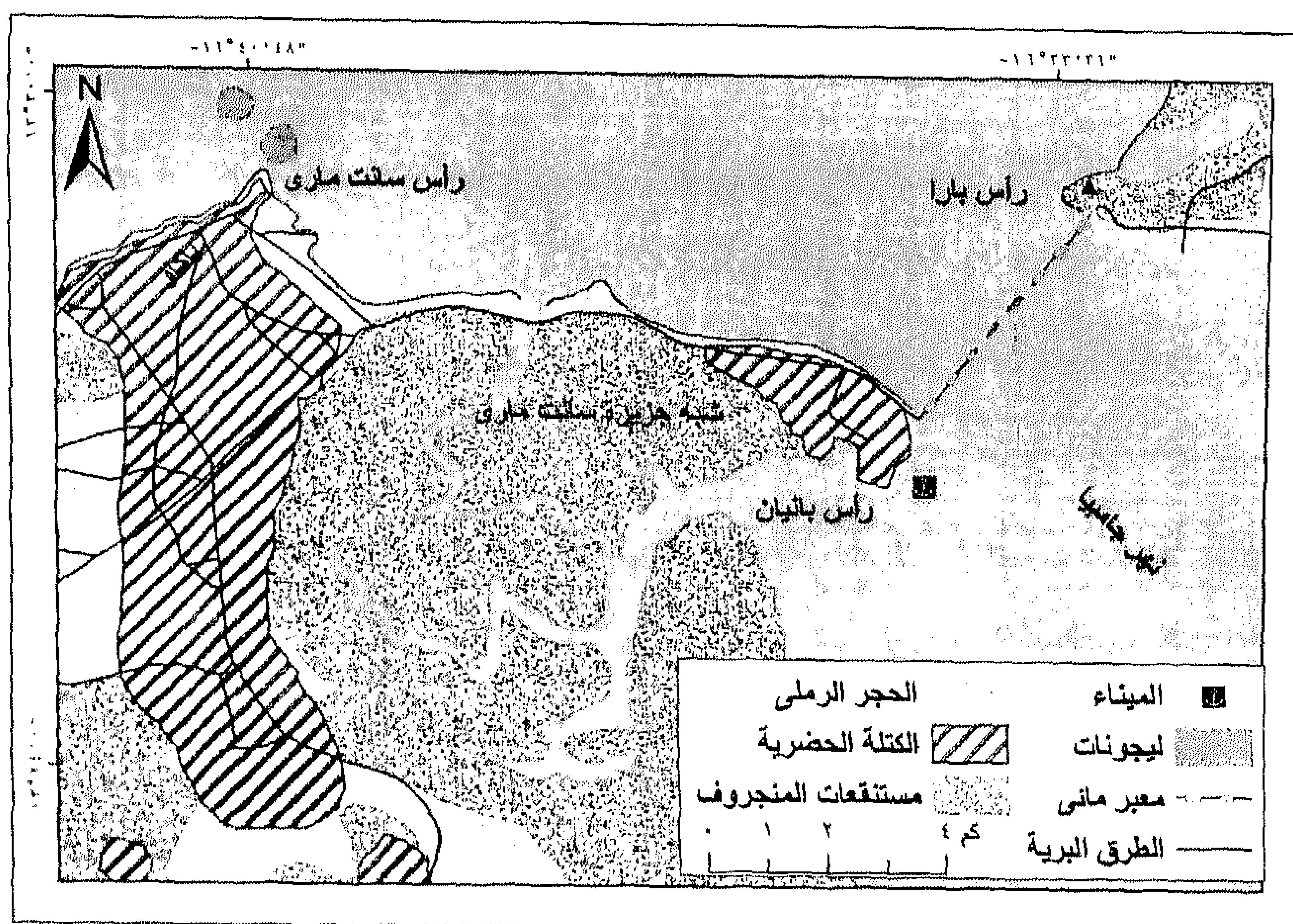
ثانياً":مواضع العواصم في غربي إفريقيا:

يعتبر الموضعsite فكرة محلية موضعية بحتة، و يشير إلى رقعة الأرض التي تقوم عليها المدينة مباشرة فيقصد بالموضع نقطة لا منطقة (جمال حمدان، ١٩٥٩، ٤٢٨) و يفسر الموضع في كثير من الأحيان أسباب نشأة المدينة و اختيارها في نقطة معينة دون غيرها، فمن أبرز العوامل التي تؤدى لاختيار المدن في مراحل نشأتها المبكرة سهولة الدفاع عن المدينة فيظهر التجمع للمجتمع المدنى في موضع معين يقوم في مكان يسهل الدفاع عنه (فتحى أبو عيانه، ٢٠٠٠ ، ١٢٤) .

و تتكرر صورة نشأة العواصم في غربي إفريقيا في مواضع حصينة يسهل الدفاع عنها خاصة في العواصم ذات النشأة الاستعمارية مثل "بيساو" عاصمة غينيا بيساو ، والتي أنشأها البرتغاليون عام ١٩٤١ و ظلت معسكراً حربياً و نقطة استطلاع حصينة تقف أسوارها وحوائطها تحمي المدينة من العدوان جهة البحر خلال الفترة الاستعمارية، قبل أن تنمو المدينة في صورتها الحديثة بعد أن أصبحت عاصمة للدولة بعد الاستقلال (Udo R., 1973, 175).

وتقوم المدن الساحلية في مواقع مناسبة تحتمي بظاهرات الموضع كلما هيأت البيئة الطبيعية ظروفاً ملائمة لتركز النشاط الميناثى و العمراني، فقد جاء اختيار موضع و موقع العاصمة "بنجويل- باثيورست سابقا" لمدى ملاءمتها بشكل أساسي كموقع دفاعي حصين يلائم الهدف من إنشاء المدينة للأغراض الحربية والدفاعية كما يوضح الشكل رقم (٢٠)

شكل رقم (٢٠) خصائص موضع مدينة بنجويل



المصدر بتصرف اعتمادا على :
Church J. Harrison: West Africa, Study of Environment and Study of Man's Use of it, Longmans, London, 1957, 221.
www.ESRI.com/Data , 2004.

يتمتع الموضع من الناحية الاستراتيجية بحماية الطبيعية حيث تنحصر المدينة بين نقطة banyan و نقطة parra في المنطقة التي يضيق فيها النهر إلى٣.٥ كم ، ثم يتسع المجرى الأدنى فجأة إلى ١٦كم مابين نقطه"jinnak " و" رأس سانت مارى"، بينما يصل اتساع النهر مرة أخرى في منطقة المجرى

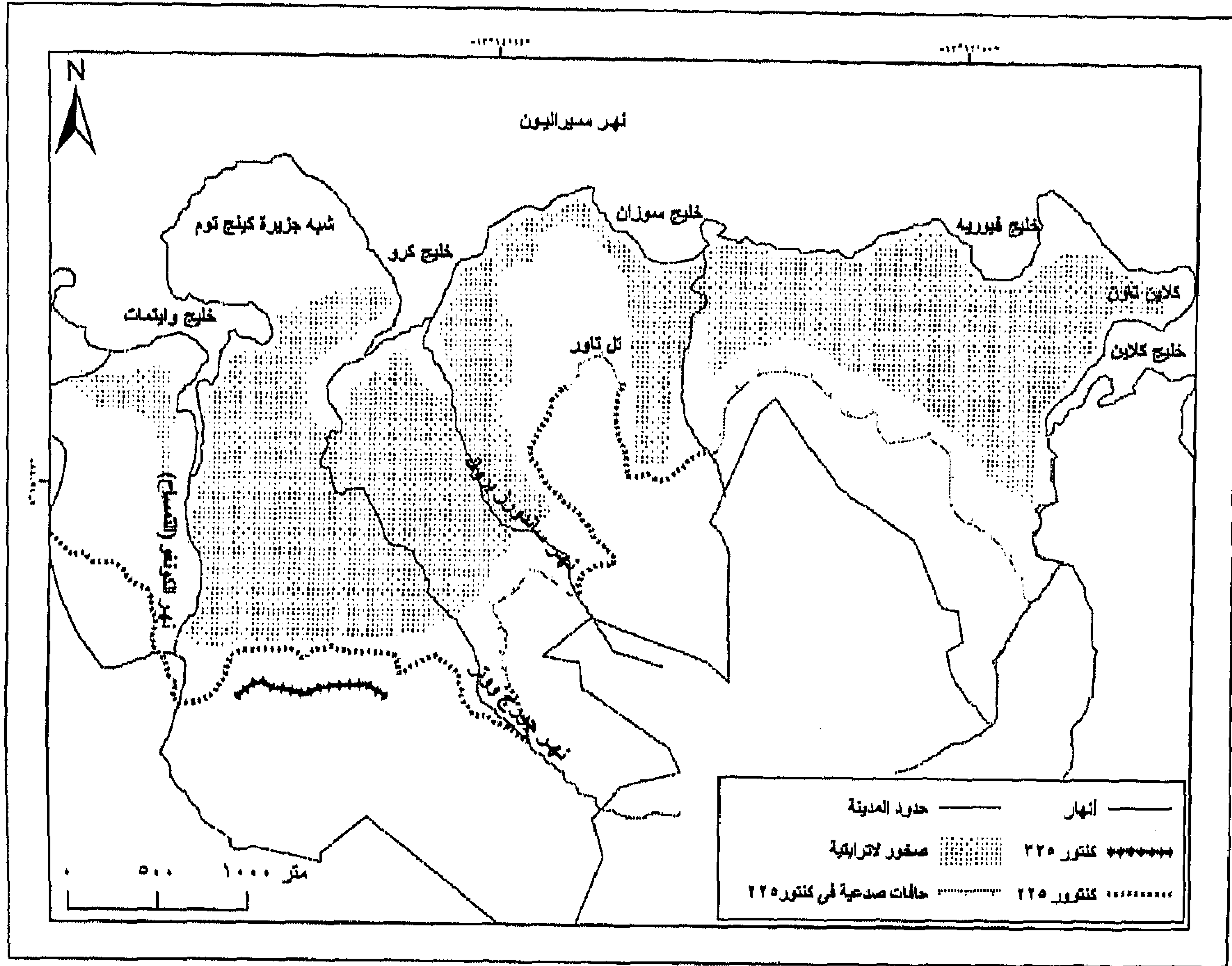
الأعلى إلى ١١ كم في شكل حوضي(Jarret ,H., 1956, 99) وتقع المدينة بين جانبين رمليين بينهما مساحة مائية و يربطها باليابس شريط رملي تحميه من الجنوب مساحات كبيرة من مستنقعات المانجروف ضد عواصف الأطلنطي، وقد تكون اللسان الرملي الذي تقوم عليه "بنجويل- باثيورست سابقاً من الرمال المجروفة من مصب نهر جامبيا صوب الجنوب حيث يقع اللسان الرملي في منطقة أمام الساحل يشتد فيها الرياح و الأمواج مما يؤدي إلى تجميع الرمال و الرواسب في الخلجان و تكوين الألسنة Spites.(آمال شاور،أحمد اسماعيل،١٩٩٨، ٧٢) كما هيأت المزايا الموضعية تأسيس ميناء باثيورست لما يتمتع به الموضع من حماية طبيعية بفضل الحاجز الطبيعي أمام مصب النهر ، كما تيسر الانحناءات و التعرجات الكثيرة والعميقة في المجرى عمليات إرساء السفن، وتحمي مياه المرفأ طبيعياً من عواصف وأمواج المحيط الأطلنطى، بينما أثر هذا الموقع و الموضع التحكمى لبنجويل (باثيورست سابقاً) في النمو العمراني للمدينة، فعلى الرغم من ملائمة موضعها للغرض الأساسى من نشأتها الحربية إلا أنها تعانى طبقاً لخصائص موضعها السابقة من سوء و فقر الموضع الذي لا يصلح لاحتياجات نمو المدينة كعاصمة سياسية للدولة تحتاج للتنمية راجع ملحق رقم (٣)، حيث تسيطر المستنقعات على الجزيرة المنخفضة حتى تصل إلى المناطق المعمورة ،هذا بالإضافة لأخطار الفيضانات التي تهدد المناطق المنخفضة و مشكلات التصريف و المياه و التي لم يتم حلها بشكل كامل ، مما دفع النمو العمراني للمدينة نحو التركز الشديد و التزاحم في المناطق التي تخلو من المستنقعات (Stamp,D.&Morgan,W., 1972,241).

و يفتقر الساحل في غربي إفريقيا إلى الخلجان و الرؤوس فأغلب خط الساحل انكسارى تعرض للتصدع و لهذا يعد ساحلاً فقيراً في الموانيء الطبيعية، كما تعترض الجزر مصبات الأنهار وتكثر به الدلتاوات المستنقعية و الحواجز الغائرة. (Kupper,H., 1965, 31) ، و تقدم مواضع الخلجان الطبيعية مواضع مميزه وظروفاً جيدة لإنشاء الموانيء والمرافيء المحمية طبيعياً دون الحاجة لعمليات إنشائية كما هو الحال في موانيء " فريتاون " ،حيث تبدو السواحل كثيرة التقطع و تتكون من مداخل عميقة و جزر صغيرة و يمثل خليج سيراليون الذي تحده الجبال من الجنوب بارتفاع ٩٠٠ متر أحسن المداخل الطبيعية الجيدة على الساحل الغربي لإفريقيا (آمال شاور،أحمد اسماعيل،١٩٩٨، ٦٩، ٧٠) .

و قد دعمت الظروف الساحلية الملائمة للموضع وصلاحية الساحل في سيراليون من انتخاب و انتقاء موضع فريتاون" لقيام و نهوض ميناء و مدينه " فريتاون "، فتقع مدينة "فريتاون" في مركز ووسط الحد الشمالي البحري لشبه جزيرة" فريتاون" التي تمتد بطول ٤٠ كم و عرض يصل بين ١٦ و٢٠كم ،

بينما تحتل مدينة فريتاون موضعاً تلياً مستوي نسبياً إلى الجنوب من خليج " وايت مان" و "خليج كرو" و "خليج سوزان (Clark ,J., 1969 , 26) كما يوضح الشكل رقم (٢١)

شكل رقم (٢١) خصائص ظروف الموضع في مدينة فريتاون



المصدر :

Jarret ,H.R: Some Aspects of Urban Geography of Freetown, Sierra Leone ,Geographical Review,Vol.46,No.3 ,Jul,1956, 342 .

بينما تركزت نواة المدينة الأولى حول أحد أهم المعالم الطبوغرافية الهامة لموضع المدينة وهو تل تاور أو"tower hill " و الذي وجه امتداد و نمو المدينه في مراحلها الأولى، فقد تم على أثره تحديد الموضع الأول للمدينة والذي اقتضى اختيار موضع ملائم للأغراض الدفاعية، فتم إنشاء حصن "ثورنيون " على الحافة الشمالية للتل واختياره مقراً للحكم خلال الفترة الاستعمارية،و يتمتع موضع المدينة بنظم تصريف جيدة ، بينما ترتفع التلال و بعض القمم المرتفعة خلف الشريط الساحلي منها "رأس ليستر" و التي يبلغ ارتفاعها ٥٩٥ متر و تمتد على ٨ كم منها قمة"Sugra-loaf" و التي ترتفع لنحو ٧٦٠ متر، و يبدأ منسوب السطح خلف خط الساحل بعد ذلك في الارتفاع من منسوب ٢٢ متراً ثم يواصل ارتفاعه ببطء حتى منسوب ٦١ متراً لتبدأ الجبال و القمم بعدها في الارتفاع بشكل مفاجىء و حاد ، و تقع أغلب المنطقة المعمورة و الكتلة الحضرية في النطاق الضيق المنحصر بين البحر وحضيض الجبال المرتفعة و التي

تتميز بالاستواء النسبى و تأخذ شكل المدرجات، و ينتهى امتداد النمو العمراني كما يتضح من الشكل حتى خط كنتور٢٢٥ متر ، و تشير الطريقة التي تم بها ربط "فريتاون" بالداخل عبر الطرق الرئيسية و خطوط السكك الحديدية إلى تجنب الطرق الرئيسية للمنحدرات الوعرة و المستنقعات الساحلية.

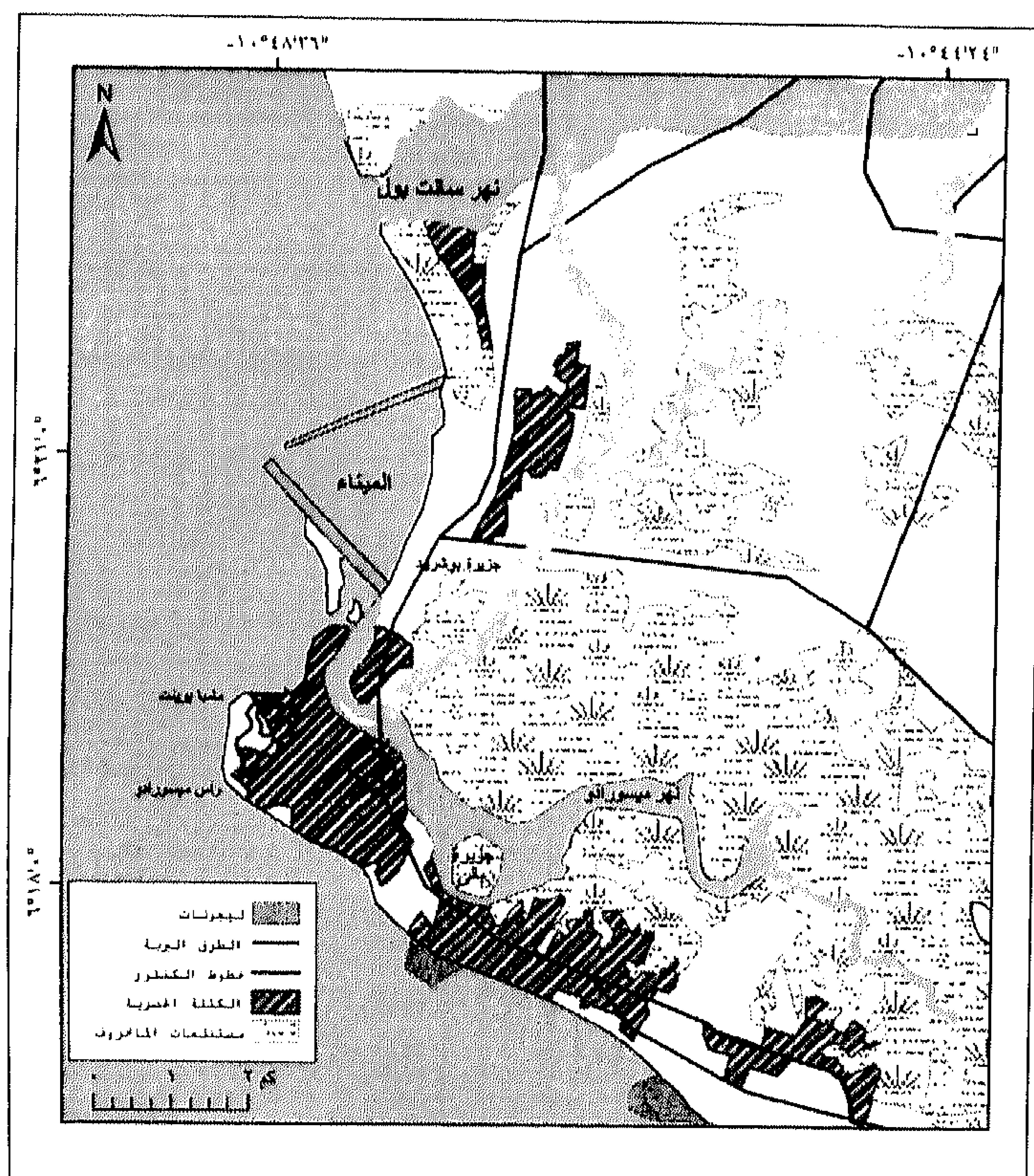
و قد تحكمت ظروف الموضع المتمثلة في المرتفعات الجبلية و انتشار المستنقعات و المجاري المائية في عمليات النمو العمراني للمدينة، و الذي تركز في المناطق الساحلية في المواضع التي تسمح فيها ظروف البيئة الطبيعية بالاستقرار بعيداً عن الأودية الجبلية و التي تتسبب في كثير من الأحيان في إغراق المدينة و إطماء و تغطيه المساحات السهلية والمنخفضة في مناطق الاستقرار الأولى في المدينة، فبدأ النمو العمراني للمدينة خلف خليج "وايت مان "و حتى خليج "كرو"، و امتد شكل العمران في شكل شريطي مع الساحل حتى الحرب العالمية الثانية بعد أن تم إنشاء بعض الكباري التي تعبر تلك الأودية الجبلية الواقعة في المرتفعات ، وقد حدت تلك الجداول الصغيرة في نفس الوقت من نمو مساحات المستنقعات بشكل كبير، كما أنها وفرت مورداً كافياً للمياه العذبة خلال مراحل النشأة الأولى للمدينة بالإضافة لوفره الأمطار و التي مثلت أحد أهم المزايا النسبية لموضع المدينة فيتلقى الإقليم الساحلي كمية أمطار تصل في متوسطها السنوي عند أقدام الجبال إلى نحو٣٥٠سم في السنة ، غير أن تغير ظروف المناخ نتيجة للعديد من العوامل البيئية و البشرية من تعريه و قطع الغابات قد تسبب في جفاف العديد من تلك الجداول و المجاري فاتجهت الدولة منذ ١٩٥٢ إلى إنشاء المشاريع المائية على الأنهار و تخزين المياه مثل مشروع "نهر الكنغو " والذي يعرف محليا بنهر التمساح (Jarret ,H., 1956 , 334,339).

كما يشير موضع ميناء " فريتاون" إلى تفرد موضعها الساحلي بعدة مزايا تجعله مختلفاً عن أجزاء ساحل غربي إفريقيا غير المضيافة ، فيتمتع الموضع بحواجز الأمواج و المرافيء الطبيعية و التي لا تظهر معها الحاجه لإنشاء تجهيزات مينائية ، فيمثل بذلك ميناء فريتاون أهم المرافيء الطبيعية المتميزة في غربي إفريقيا حيث يقع على مصب نهر سيراليون المتسع العريض و العميق في نفس الوقت. (Kuper,H., 1965 , 33) قد نمت المدينة منذ بداية نشأتها مستفيدة بالمزايا التي يحققها الميناء الطبيعي بموضعه المتميز، إلا أن الميناء على الرغم من مزاياه الموضعية فإن ظروف الموقع و ضيق الظهير قد تحكمت في عملية تطوره و تنميته لهذا فلم يتطور الميناء بالشكل الكافي مثل باقي موانىء غربي إفريقيا الأخرى. (Clark ,J., 1969 , 14).

و قد دفعت كثرة المثالب الطبيعية للساحل في غربي إفريقيا إلى انتقاء المواضع الملائمة لإقامة مراكز الاستيطان و العواصم ، و لعل أبرز الأمثلة على ذلك هو الجزء الممتد من الساحل في ليبيريا و

الذي يتعرض باستمرار لمهاجمة العواصف و التيارات البحرية، فجاء انتقاء موضع "منروفيا" في منطقة مستوية السطح لا تعترضها ارتفاعات أو انحناءات طبيعية مما ساعد على امتداد المدينة و اتساعها حتى ضمت إليها جزيرة شيربرود عن طريق كوبري على نهر ميسورادو، كما يتضح من شكل رقم (٢٢)

شكل رقم (٢٢)خصائص ظروف الموضع في مدينة منروفيا



المصدر بتصرف اعتمادا على :

O'Connor, A : The African City, Hutchinson, London, 1983, 233

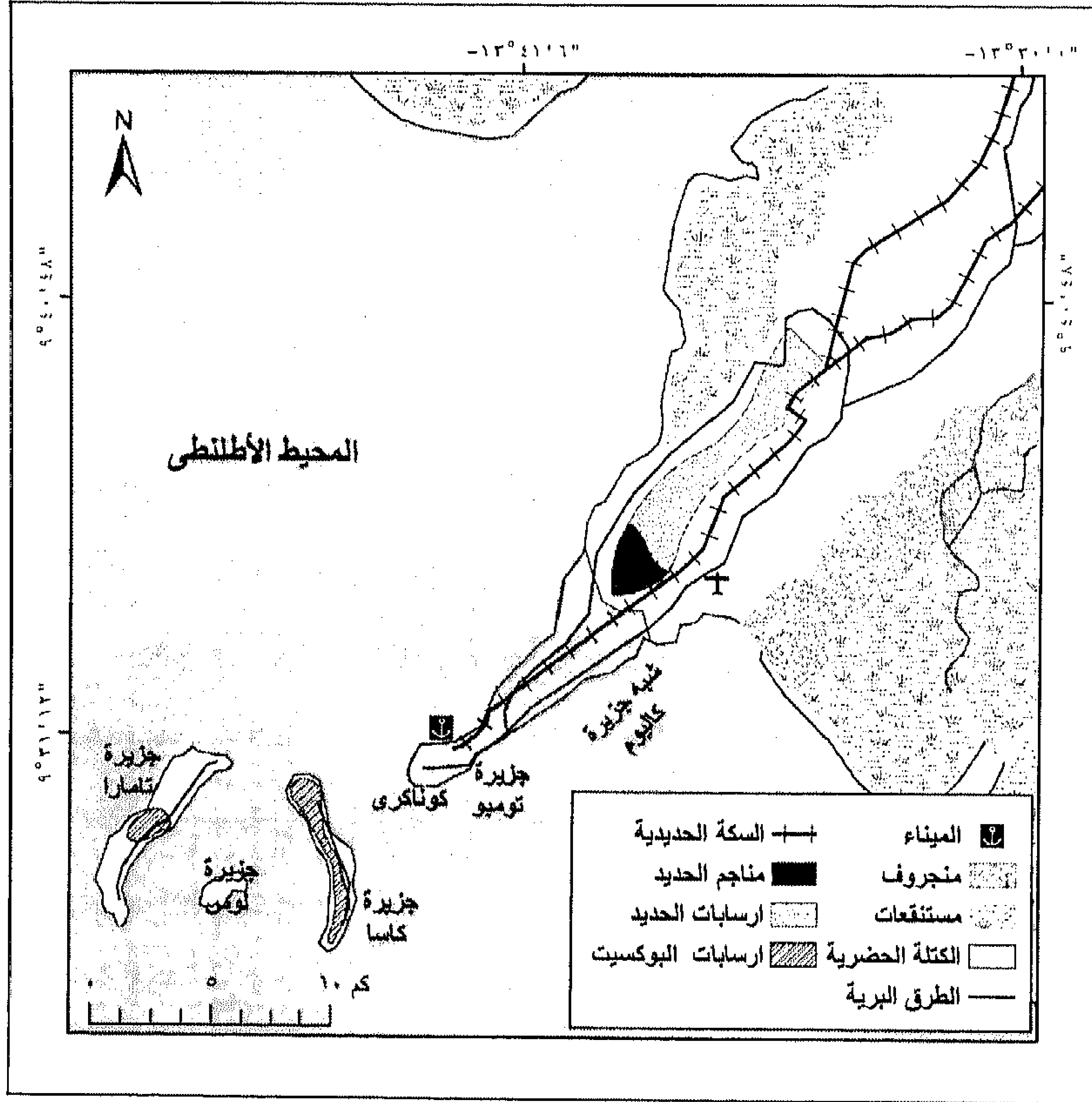
MEDICINS SANS FRONTIERES, Monrovia City Map, Scale (1:15000), Map realized with the support of ESA DUP Program, Geo-information Products and Services, Belgium,2002.

www.ESRI.com/data, 2004

بينما تم اختيار الميناء في أكثر النقاط صلاحية لإقامة مرفأ صناعي حيث تقل الشطوط الرملية في المنطقة و تتسع الجهة البحرية، بالإضافة لوقوع منروفيا بالقرب من أكبر أنهار ليبيريا و هو "سانت بول" الذي ساعد مصبه على اختياره كأصلح مكان لإقامة الميناء الجديد، ويتوافر للميناء ظهير قاري ملائم لاحتياجات و عمليات النمو ، كما مثل اكتشاف مناجم خام الحديد في تلال "بومي" و التي تبعد ٦٤ كم شمال منروفيا ، بالإضافة إلى قرب مزارع المطاط مزايا موضعيه ساعدت كثيراً على نمو المدينة و ازدهارها و نشاط حركة الشحن والتصدير من الميناء مما أدى إلى اتساع الموارد الاقتصادية للمدينة (Kupper,H., 1965,35).

و تجذب المواضع الجزرية المدن الكبرى بوظائفها المتعددة، و تمثل دافعاً لاختيار تلك المواضع لإقامة المدن الموانىء و العواصم خاصة في المواضع التي يسهل عندها العبور، وتهيأ طرق النقل والمواصلات اتصالها مباشرة باليابس والداخل و تساهم في سرعة نموها مثل "كوناكرى" فكما يوضح شكل رقم (٢٣) تمثل المدينة أحد أهم المواضع الجزرية ، والتي استفادت من مزايا موضعها بصوره جيده، فقد تم ربطها مباشره بالساحل و ربطها بالمعمور في الدولة بوسائل النقل الحديثة.

شكل رقم (٢٣) موضع مدينة كوناكرى



المصدر بتصرف اعتمادا على :

Church J. Harrison: West Africa, Study of Environment and Study of Man's Use of It, Longmans, London, 1957, 283

www.ESRI.com/data, 2004

وتحتل "كوناكرى" موضعاً مميزاً على جزيرة "تومبو" Tombo حيث تسود تكوينات القاعدة و صخور الشست و الكوارتز ، و تمتد جزيرة Tombo لمسافة تصل ٣٢٠ كم طول بينما يبلغ عرضها ٢.٥ كم، وتتصل الجزيرة باليابس الأصلي عبر ممر طبيعي مرتفع يربطها بالداخل ، كما يتميز الموضع بخصائص تصريف جيده عبر شبه جزيرة كاليوم "Kalaum Peninsual" الواقعة إلى الشمال الشرقي من

اليابس الأصلى لكوناكرى و التي تنتهى إلى البحر مباشرة مع ارتفاع طفيف في سطحها مما يتيح نظام تصريف جيد يقطع طريقه داخل المستنقعات الساحلية، و توفر جزيرة "لوس"و التي تتكون من صخور القاعدة حماية كبيرة للميناء و تعمل على كسر حدة الأمواج بالإضافة للحواجز و الإنشاءات المنائية الحديثة حيث يخلو ساحل كوناكرى من الحواجز الطبيعية وهو الأمر الذي يعيب معظم الموانىء في غربي إفريقيا ، و قد بدأ ميناء كوناكرى ميناء متواضعاً لتصدير الحديد الخام والذي تتركز خاماته في القسم الشمالي الشرقي من الجزيرة (Church J., 1957,282).

و قد أضاف اكتشاف بعض المعادن مثل الحديد و البوكسيت بالقرب من كوناكرى بعضاً من المزايا النسبية لموضعها، فيتم استخراج الحديد من بضع مناطق تقع على٨ كم فقط من جزيرة كوناكرى، بينما يستخرج البوكسيت من جزيرة لوس" Los" التي تقع خلف ساحل كوناكرى ، ويتم تعدين خام البوكسيت على بعد ١٥٠كم من كوناكرى لتضيف تلك المزايا لقيمة الموضع و إن لم تكن سببا في نشأة المدينة (Stamp,D.&Morgan,W., 1972, 275).

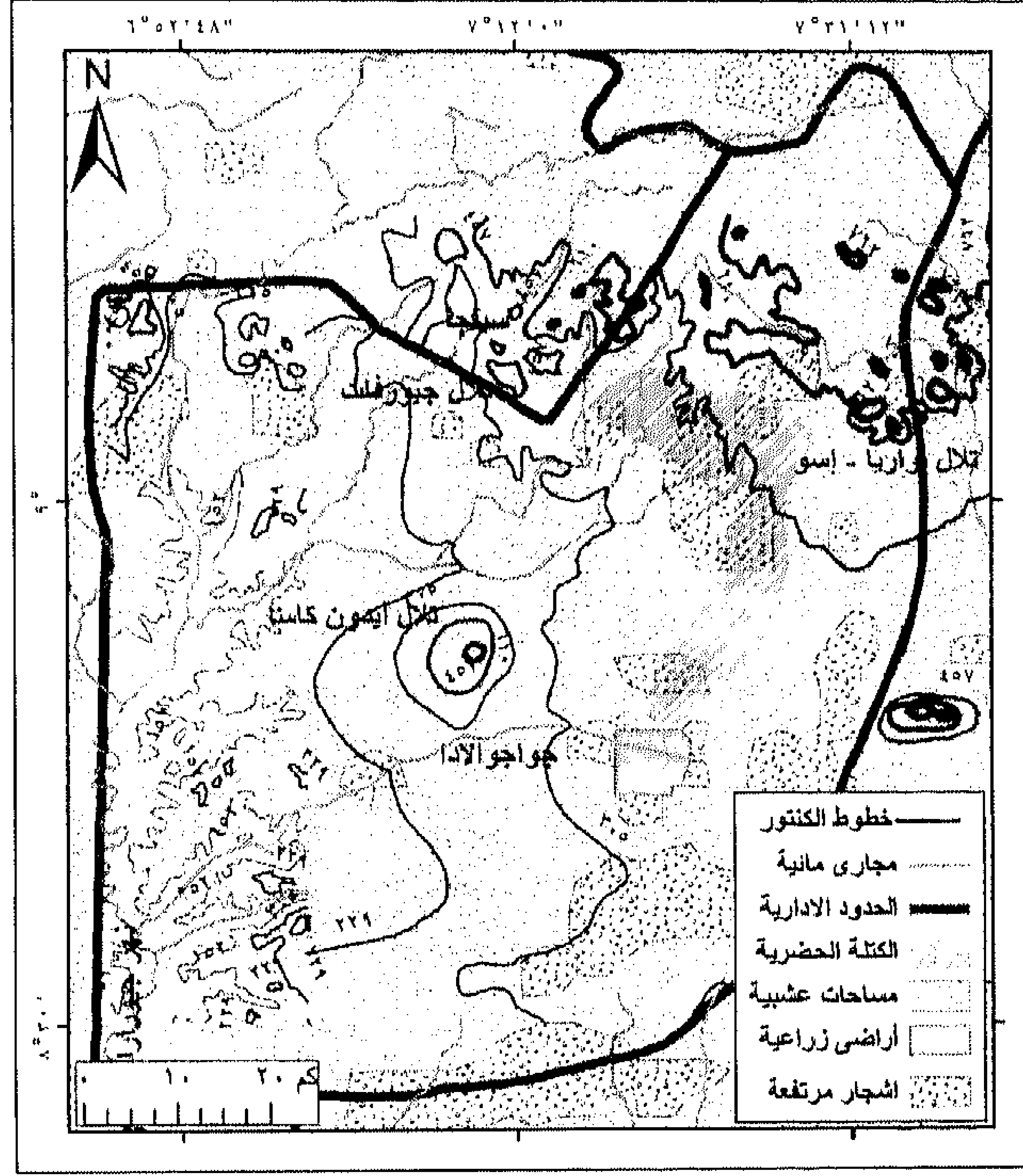
ويؤدى توافق الموقع و الموضع إلى ظهور نماذج فريدة من المدن كما هو الحال في" مدينة "داكار" عاصمة السنغال، فقد ساعدت العوامل الطبيعية العديدة للموضع في أن تمثل المدينة نموذجاً فريداً و أن يكون ميناء "داكار" من أكثر المواضع في ساحل السنغال قدرة على النمو و التحديث دون الاحتياج لتكاليف كبيرة، حيث تقع" داكار" في نهاية شبه جزيرة "كيب فيرد" و توفر تكوينات صخور اللافا البركانية لقمة رأس" Manual" و هضبة البازلت حماية طبيعية لمنطقة الميناء من كلا الاتجاهين الغربي و الشمالي راجع شكل رقم (١٨) و تحميه من الرمال التي يدفعها تيار كناريا البارد(Hance, W., 1970,317, 318)،وتتمتع " دكار" بظروف مناخيه مميزه دفعت الأوروبين إلى الاستيطان المبكر في المدينة، فتعكس خصائص ظروف المناخ المحلى لداكار مناخ مدن البحر المتوسط و مناخ العروض الوسطي أكثر من الخصائص المناخية للمناطق المدارية على الرغم من موقع داكار المدارى ، فتتأثر كل من داكار و شمال كيب فيرد بتيار كناريا البارد الذي يعمل على دفع الأمواج الباردة من الأعماق التي تلطف و تعدل درجة الحرارة ، كما تزيد من تأثير نسيم البحر خاصة في الفترة من "نوفمبر إلى فبراير" فيبلغ متوسط درجة الحرارة في يناير ٢٣ درجة مئوية، بينما يبلغ متوسط "درجة الحرارة الصغرى و الكبرى من "نوفمبر إلى فبراير بين ١٨: ٢٨ درجة مئوية (Stamp,D.&Morgan,W., 1972, 268).

و يلعب الموضع دوراً حاسماً في توجيه تخطيط المدينة فتحدد الظاهرات الطبيعية في البيئة المحلية للمدينة امتداد المدينة و اتساعها (فتحى أبو عيانه ، ٢٠٠٠، ١٢٨) فتأخذ المدينة الشكل الخطى أو

الطولى في المدن الساحلية نتيجة للامتداد على طول محور واحد كما هو الحال في "لومى" عاصمة توجو، ،والتي تمتد كتلتها العمرانية في شكل طولي باتجاه الشمال الشرقي عبر شرايين النقل الكبرى ،و تؤثر خصائص الموضع تأثيرا مباشرا على المدينة فتعرضها لكثير من المشكلات التي وجهت امتداد المدينة و نموها متحاشيه المناطق التي تعانى من المشكلات ، فتقع" لومى في موضع سهلى يمتد بين المحيط الأطلنطي وليجون" Be" و يقع أغلب الحاجز الرملي السهلي لمدينة لومى فوق مستوى سطح البحر مسبباً العديد من مشكلات التصريف،كما تتكون هضبة Tokoin من إرسابات طبقة اللاتريت المغطاة بإرسابات الزمن الرابع و تخترقها بعض المنخفضات لتكون مجارى مائية في شكل بحيرات يتسبب اطماؤها في رفع منسوب المياه الأرضية حيث تتركز الضواحي الجديدة بها إلى الشمال من ليجون" Be"وترتفع كثافاتها لأكثر من ٢٠٠نسمة/كم (World Bank, 1994, 4).

و تعانى كثير من المدن العواصم من عدم ملائمة موضعها للدور المنوط بها مما يتسبب في العديد من المشكلات لتلك العواصم لاختيارها في مواضع تصلح لإقامة محلات عمرانية صغرى و ليست مهيأة بشكل كاف لتكون مدينة متروبوليتانية ، و قد واجهت " لاجوس "العاصمة السابقة لنيجيريا هذه المشكلة حيث نمت نواتها الأصلية على جزيرة محاطة بشكل كثيف باليجونات و المستنقعات ،و قد أدى تزايد النمو و محدودية الأراضي لامتداد أذرع النمو الكبرى باتجاه الشمال نحو "كيجا Kaja" و نحو المستنقعات في الشرق و الغرب ، كما استقطبت الطرق السريعة مزيداً من النمو العمراني و الذي تفاقمت مشكلاته ومشكلات البيئة الطبيعية في لاجوس، و دفعت كل تلك الأسباب مجتمعة الحكومة لتبني قرار بنقل العاصمة إلى موضع آخر أكثر ملائمة لاحتياجات نمو العاصمة. (O'Connor, A., 1983 , 233) توفر خصائصه فرصة جيدة لنمو المدينة العاصمة، فجاء اختيار الموضع الجديد " لأبوجا" إلى الجنوب من موضع مدينة أبوجا القديمة بحوالي ٥٠ كم، و تحتل العاصمة بموضعها الجديد تلال كاتمبى متوسطة بذلك المركز الجغرافي للدولة، ويشغل موضعها ٢٥٠ كم من جملة ٨٠٠٠ كم هى المساحة المخصصة للمنطقة الفيدرالية للعاصمة بما يمثل نحو ٣% من جملة المساحة، ويتمتع الموضع بظروف جيدة تتمثل في سهلية السطح ووفرة الموارد المائية، كما يوضح شكل رقم (٢٤)، فتغطي السهول نحو ٥٢% من مساحة سطح منطقة العاصمة و تتركز المناطق السهلية في أربع سهول :(جواجوا، جيورارا،روبو،ريوبوشي) (Ministry of federal capital territory,) Gawagua / Ku-Gurara/ Robo/ Roubochi" . (1992 ,9,13،14

شكل رقم (٢٤) خصائص البيئة الطبيعية لمنطقة العاصمة الفيدرالية "أبوجا"



المصدر بتصرف اعتمادا على :

Ikejiofr Uche: The Private Sector and Urban Housing Production Process In **Nigeria, A** Study Of Small-Scale Landlords In Abuja, HABITATITNL, Vol. 21, No. 4, Elsevier Science Ltd, 1997. 412.

www.ESRI.com/data, 2004

و تمثل السهول الفيضية لنهر "جيورارا Gurara" أهم المناطق السهلية في منطقة الجنوب الغربي للعاصمة و يقطعها بعض من المجاري المائية، كما ساعدت خصائص الانحدار الطفيف في السطح إلى زيادة مساحات السهول الفيضية في سهول "ايكوجيورارا" ، بينما تتميز سهول "Roubochi" بوجود بعض التلال المنعزلة، و ترتفع سهول "روبو" ٣٠٥ متر فوق مستوى سطح البحر و يقسمها نهر "روبو" و تحيط بها تلال "اجاوا-كريو Agwa-karu"، و تتركز أكثر المناطق ارتفاعاً في أراضي العاصمة في الشمال الشرقي حيث توجد القمم و الرؤوس التي ترتفع لأكثر من ٧٦٠ متراً و أكثر هذه القمم أهمية حلقة تلال "جويا Gawi" في الشمال الغربي و حلقة تلال "جيورافيتي Gurfate" إلى الجنوب الغربي من "سيويي" ثم حلقة تلال "Idon Kasa" إلى الشمال الغربي من "جواجوالادا" ثم حلقة تلال "Buria Aso" و التي تقع إلى الشمال الشرقي من العاصمة،كما ساعدت ظروف المناخ السوداني و التربة الخصبة على توفير الموارد الزراعيه في الجنوب من (الكسافا/اليام/ الذره) و في الشمال (السرغوم/ الأرز) بالإضافه لما يتمتع به

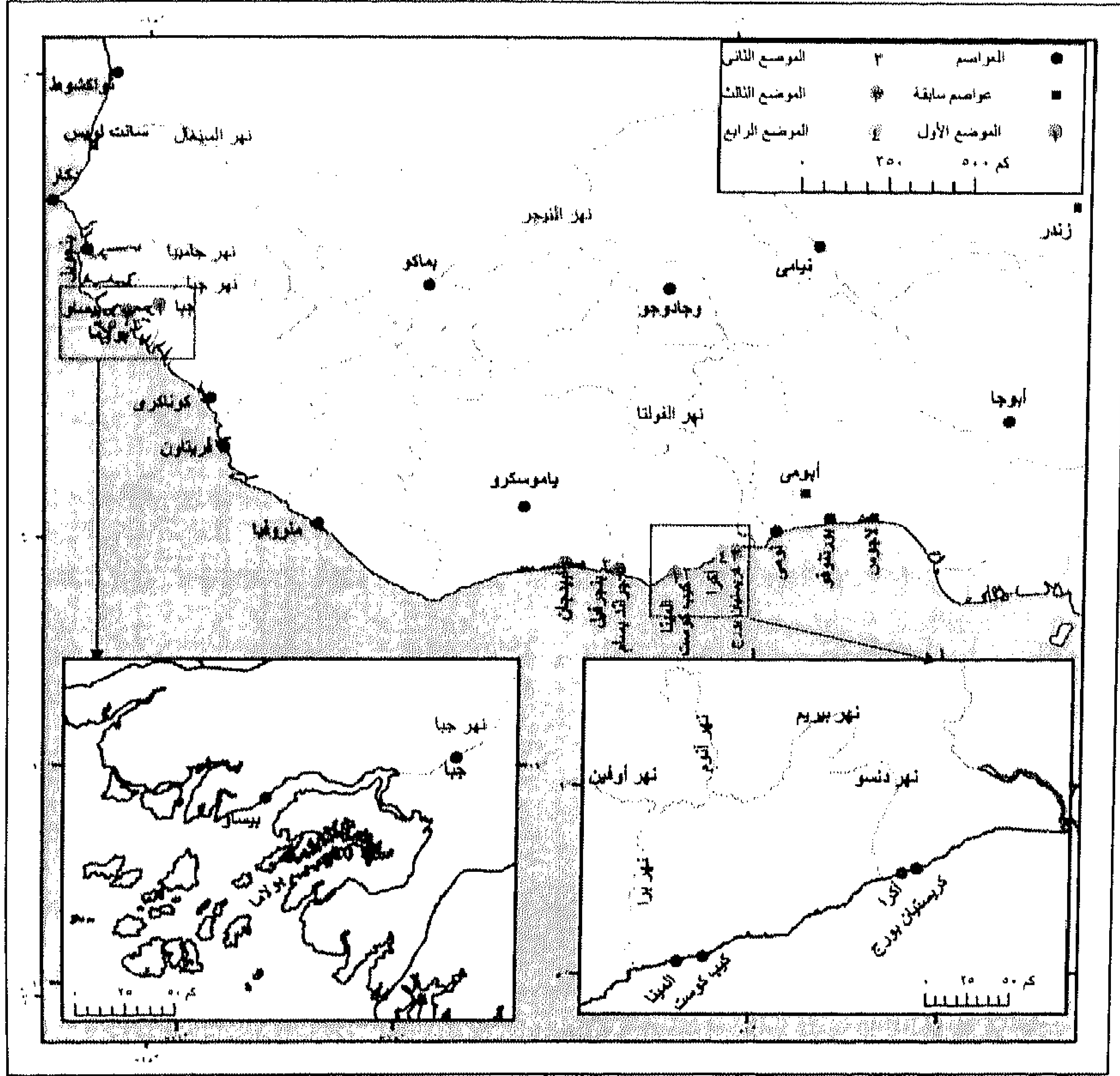
الموضع من وفرة الإرسابات المعدنية مثل الرخام و والقصدير الصلصال (Ministry of federal (capital territory,, 1992, 9،13،14 .

و يشمل الموقع الواحد كمنطقة عدداً من المواضع لأنها نقط، و قد يظل موقع ما على جانب كبير من الأهمية تتعاقب مدنه داخل إطاره العام في مواضع مختلفة، فعلى طرق الحركة الرئيسية و المواقع الكبرى لا يتحدد موضع المدينة في نقطة معلومة بصورة صارمة لا بديل عنها فيمكن أن تقوم المدينة في نقطة أخرى مجاورة في حدود الموقع العام، وغالباً ما تكون العوامل التي حددت اختيار موضع بعينه في إطار ذلك الموقع العام عوامل خارجية أو مؤقتة كالعوامل السياسية ،فتنشأ ظاهرة هجرة المدينة على مر العصور بين عدد من المواضع داخل الموقع العام الواحد ،و يطلق على هذه المواضع المتعاقبة "المدن البدائل"، على أنه يلاحظ في الكلام عن المدن البدائل الاحتفاظ بنفس الوظيفة أما إذا اختلفت وظيفة مدينة الموضع الأول عن وظيفة مدينة الموضع الثاني فليس هذا بتتابع مدني (جمال حمدان، ١٩٥٩، ٤٣٠) .

و يتضح مثل هذا التتابع المدني في إطار الموقع الجغرافي العام في غربي إفريقيا في(غينيا بيساو/ غانا) فقد تحركت العاصمة في غينيا بيساو من "جبا" إلى "بولاما" في إطار الموقع الجغرافي نفسه في موضع قريب يبعد بنحو ١٧ كم عن جبا ، ثم تحركت العاصمة إلى الشمال من بولاما بمسافة تصل لنحو ٣٣ كم إلى "بيساو "، واحتفظت المدينة العاصمة الجديدة في كل مرة بنفس الوظيفة كعاصمة سياسية.

كما تحركت عاصمة غانا أيضاً أكثر من مرة في إطار الموقع الجغرافي العام الذي تتجانس فيه الظروف الفزيوغرافية للساحل من حيث الانتشار الصخري و صلاحية معظم أجزائه لقيام الموانيء و المرافيء الطبيعية ،هذا فضلاً عن وفرة المواد الإنشائية من البيئة الطبيعية اللازمة لإقامة الحصون، فتعاقبت مواضع عواصم غانا "ساحل الذهب سابقاً كما يتضح من شكل رقم (٢٥)" من "كيب كوست" على الساحل عام ١٨٧٦ إلى "كريستيان بورج" في نفس العام و نفس الموقع الجغرافي على الساحل ثم غرباً بنحو ١٠ كم إلى "أكرا" عام ١٨٧٧، و كلها مواضع لها نفس الظروف الفيزيوغرافية تقريباً وتقع في النطاق الساحلي بل تشترك جميعها في نفس ظروف النشأة ، فقد مثلت جميعها نقاطاً تجارية و حصوناً دفاعيه للقوى الاستعمارية و احتفظت المدن المتعاقبة بدور ووظيفة الميناء والعاصمة السياسية لغانا "ساحل الذهب سابقاً في كل مرة .

شكل رقم (٢٥) تتابع مواضع العواصم في غربي إفريقيا



المصدر يتصرف اعتمادا على :

Church J. Harrison: West Africa, Study of Environment and Study OF Man's Use OF It, Longmans, London, 1957, 273.

Fage J.D :An Atlas OF African History, Edward Arnold, Britain , 1978,24.

وقد شهدت منطقة ساحل العاج " كوديفوار" تتابعاً مدنياً لمواضع المدن العواصم (جراند بسام وبنجرفيل و أبيدجان) في نفس الموقع الجغرافي العام واحتفظت بوظيفة العاصمة السياسية في كل مرة ، وإن كان التحرك قد جاء لمسافات أطول مقارنة بحالة "غانا و غينيا بيساو "، فقد تحركت العاصمة من الموضع الأول من جراند بسام شرقاً إلى بنجرفيل غرباً لمسافة ٤٣ كم، بينما تحركت من بنجرفيل إلى أبيدجان غربا لمسافة كبيرة لنحو ١٢٠ كم ، و من الملاحظ أن ظاهرة التتابع المدني في غربي إفريقيا تركزت جميعها خلال الفترة الاستعمارية و ارتبطت بالمدن العواصم الساحلية ، وقد خضع انتقال الموضع في كل مرة لدوافع و أهداف و مصالح ترتبط بالدول المستعمرة .

ثالثاً: التوزيع المكاني لعواصم غربي إفريقيا:

تهتم دراسة التوزيع المكاني بتحليل الموقع ، و الذي تتباين أهميته من مدينة إلى أخرى طبقاً لوظيفتها، و تتحدد مواقع أعلى مراتب المدن والتركز البشري من العواصم والموانيء في الأساس

بظروف الموضع، و تتطلب العواصم مواقع و مواضع ذات مواصفات خاصة، فلا تتحدد نقط المدن العواصم أو تباعدها بعامل الخدمات المركزية وإنما بظروف موضعية وتضاريسية وتاريخية خاصة (جمال حمدان، ١٩٥٩، ٣٤٩).

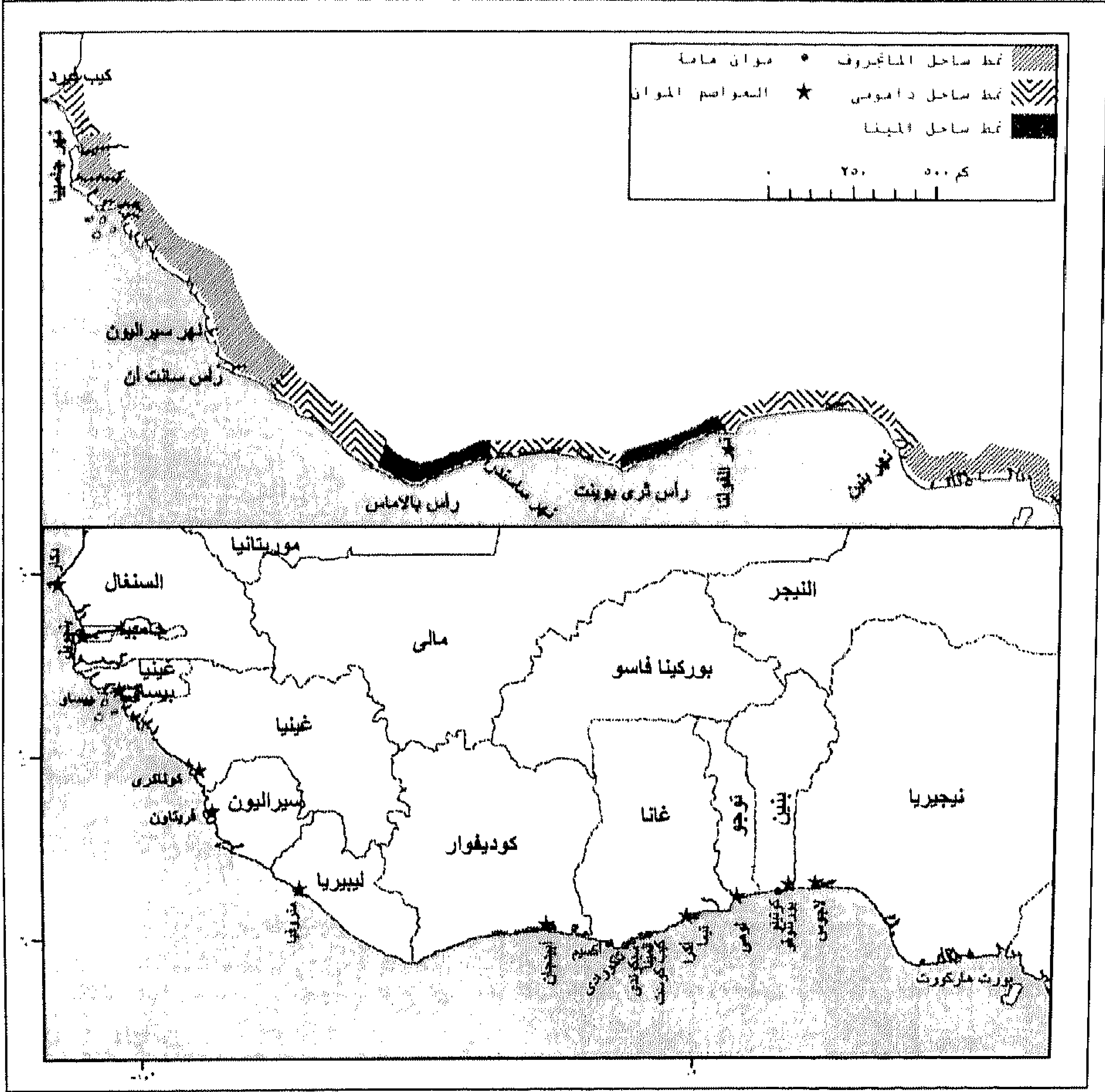
(١)-العوامل المؤثرة في صورة شبكه توزيع العواصم و محاور امتدادها:

وقفت العديد من العوامل الطبيعية و السياسية وراء رسم الصورة الحالية لتوزيع العواصم و محاور امتدادها ، و توجهها في أغلبها نحو الساحل باستثناء الدول الحبيسة و بعض الحالات التي تم فيها نقل العاصمة نحو الداخل.

_ فقد وجهت العوامل السياسية و التاريخية توزيع و توقيع العواصم في غربي إفريقيا، والتي تأثرت بالعديد من المؤثرات الحضارية التي توافدت على المنطقة ،فقد شهد غربي إفريقيا العديد من المؤثرات من أهمها "المد العربي" و الذي أدى إلى طرق أبواب السودان الغربي في محوره العرضي الأرضي الذي لم تكن حياة المدن فيه قبل العرب منعدمة ، لكنها كانت بدائية فأنضجها المد العربي الذي أتى من المغرب خاصة، وتعاقبت الممالك الإسلامية التي تركزت حول عواصم و مدن هامة لعب العرب فيها دوراً كبيراً ، و كانت ترتبط بخطوط القوافل الرئيسية فتتحدد توزيع مدنها و عواصمها بتقاطع المحور العرضي للسافانا مع المحور الطولي لطريق القوافل فكانت سلسلة مدن السافانا (جمال حمدان، ١٩٥٩، ١٢٥)، وقد ظل هذا الاتجاه من التوزيع سائداً مع تغير بعض ملامحه بعد تدمير الاستعمار لمراكز العمران التقليدية الوطنية، مما غير من صوره توزيع العواصم وأعاد توجيهها الخارجي نحو الساحل بل وتوقيع عواصم الدول و الوحدات الاستعمارية الداخلية عند أطراف و هوامش الدول بحيث تقرب من دول المنافذ و السواحل.

_ وجاء تغير صورة التوزيع المدني نحو التركز الساحلي في اتجاه الغرب استجابة لظروف البيئة الطبيعية ،والتي حددت ورسمت صورة توزيع العواصم في المنطقة الساحلية بانتخاب مواضع معينة ملائمة لإقامة العواصم السياسية في غربي إفريقيا في ظل الخصائص الطاردة للساحل، و التي أتاحت فرصاً محدودة من المواضع الصالحة لإقامة مقرات الحكم و الإدارة التي ارتبطت بالحاجة لإنشاء الموانيء الطبيعية أو المرافيء الصناعية على الرغم من ارتفاع تكلفة إنشاءها ، ويمكن تقسيم خط ساحل غربي إفريقيا طبقاً لخصائصه الطبيعية التي تلائم قيام الموانيء إلى ثلاثة أنماط كما يتضح من شكل (٢٦)

شكل رقم (٢٦) أثر طبيعة خط الساحل في توزيع شبكة العواصم في غربي إفريقيا



المصدر : Hoyle& Hilling: Seaports And Development In Africa,London, 1970, 13

(أ) نمط ساحل المانجروف:

وتمتد فيه مستنقعات المانجروف و الخلجان الغارقة (Rias) الريا و الحواجز على طول خط الساحل الممتد في غينيا و سيراليون و غينيا بيساو ، و قد حدت تلك الظاهرات من قيام المدن و الموانىء في هذا القسم ،وإن كان هناك بعضا من المواضع المنتخبة التي تعد استثناء في هذا القطاع سمحت فيها خصائص الموضع بقيام مدن موانىء وعواصم هامة في" فريتاون، كوناكرى، و بنجويل "، حيث تقع الأولى على طرف نهاية سلاسل جبال" كولونى " و تحتمي كوناكرى على شبه جزيرة kaloum بعيدا عن المستنقعات بينما تحتل بنجويل رأس لسان رملى على مصب نهر جامبيا.

(ب) نمط ساحل داهومى:-

ويمتد هذا النمط في أكثر من قسم في خط الساحل ، و يتكون من الكثبان و الحواجز الرملية و المستنقعات و الليجونات ويطلق عليه نمط داهومى، و يندرأن تقطع الأنهار تلك الكثبان و "أشرطة الرمال"

التي تتصل باليابس أحياناً ، ويؤثر هبوب الرياح الغربية طوال العام في تحويل مسار التيارات المائية لتصبح من الغرب للشرق و تتسبب في تكوين "الليجونات" التي تميز الساحل ، و يمتد القسم الأول من "سانت لويس حتى شمال نهر جامبيا ، بينما يتحدد القسم الثانى بين" كوتونو" و دلتا " نهر النيجر" ،كما يمتد هذا النمط في قسم آخر على الساحل بين "نهر سساندرا" و " كيب ثرى بوينت"، و قد أمكن استغلال بعض النقاط في مواضع منتخبة تتمتع بمزايا موضعية حيث تقع الليجونات خلفها مثل أبيدجان ولاجوس، فيحقق كل منها أهداف اختيارها كمقر للحكم و ميناء و مركز للنشاط التجارى.

<u>(جـ) نمط ساحل الميناء:</u>

ويتشكل خط الساحل في هذا القسم نتيجة اقتراب و ابتعاد المناطق المرتفعة من خط الساحل ، و يطلق عليه نمط الميناء حيث ترصع الرؤوس الصخرية خط الساحل، و على الرغم من أن لفظ الميناء قد أطلق على الميناء في "غانا" ساحل الذهب قديماً، إلا أن هناك نقاطاً أخرى على الساحل في جنوب ليبيريا عند مصب نهر ساندرز ومن رأس ثرى بوينت حتى نهر الفولتا يتضح بها نمط الميناء ، و قد ساعدت ظروف الموضع و نمط الميناء في غانا على التركز المدني على الساحل و قيام و اختيار العديد من مراكز الحكم المتعاقبة في نفس الموقع العام أولها الميناء عام١٤٨٢ ثم كيب كوست عام ١٦٦٢ ثم حصن جيمس و الذي نشأت معه جيمس تاون عام ١٦٧٣ ثم كريستيانبورج عام ١٦٥٧ و تقع ٢٥% منها في مواضع جيدة ذات حماية طبيعية من الأمواج (Hoyle&Hilling, 1970, 17, 18).

- و قد تأثرت صورة توزيع المراكز الرئيسية للشبكة الحضرية ونطاقات الجذب العمراني في غربي إفريقيا بثورة الإنتاج و التجارة التى تزامنت مع نشأة الموانىء العواصم و مد شبكات الطرق و السكك الحديدية ، فهناك ارتباط واضح بين المراكز الرئيسية للشبكة الحضرية و التي تمثلها المدن العواصم و مدن الموانىء الرئيسية و بين نظام شبكة الطرق و النقل الأساسى، فلا تخلو أي من المناطق الحضرية كثيفة السكان في الدول في غربي إفريقيا من وجود شبكة نقل جيدة تربطها بالداخل أو بغيرها من المناطق المشابهة، لهذا يظهر التوافق بين مناطق التركز السكاني الحضري الكثيف و مناطق النشاط الاقتصادي حيث تركز خطوط شبكات النقل كما هو الحال في "جنوب نيجيريا و خليج غينيا و غرب السنغال و جامبيا" ، و يربط هذا النطاق الساحلي من العواصم شبكة طرق تمتد لنحو ٢٠٠٠ كم من "أبيدجان إلى بورت هاركورت"، و إن كان الداخل ظل مفتقرا إلى مثل تلك الشبكة الجيدة لتربطه بساحل غربي إفريقيا ، و لم يقف دور شبكة النقل فقط على المساهمة في رسم صورة توزيع المراكز الحضرية الرئيسية "العواصم الحالية " في غربي إفريقيا بل ساعد الربط بين العواصم و المدن التالية لها "الثانوية"

على سهولة الحركة وخفف من أعباء التزاحم و التكدس في المدن العواصم فتحملت المدن الثانوية بعضا من هذا العبء، و قد تطورت شبكة النقل الحضري بين المدن العواصم في العصر الحديث فخلال عام ١٩٩٠ تم ربط كلا من "نيامي – بماكو" بساحل غينيا، كما أصبح لدى كلا من "واجادوجو/نيامى" العديد من البدائل في الارتباط بالساحل عبر "كوتونو/ لومي / أكرا"(OECD, 2006, 8, 12) .

٢- : صورة شبكه توزيع العواصم:-

يمثل المعمور من غربي إفريقيا نسبة ضئيلة من الوحدات السياسية و دول غربي إفريقيا و هو الأمر الذي يعد انعكاساً لتأثر الغرب الإفريقي بسيادة بيئات طاردة، فيمتد نمط توزيع مراكز العمران الكبرى بين ساحل المحيط و الصحراء أي في شكل نطاقيين رئيسيين من الاكتظاظ البشرى يترامى بينهما وسط مخلخل عمرانيا (حسن الخولى ،١٩٨٣، ٣٨) .

ويعد التوزيع الحالى للعواصم انعكاساً حقيقياً لصورة التوزيع السابقة فقد عرف غربي إفريقيا نمطاً من التوزيع الحضري للمحلات العمرانية و العواصم قبل الهجمة الاستعمارية تركز في عدة بيئات:

_ البيئة السودانية: برطوبتها الكافية لزراعة محصول رئيسي واحد في السنة لخصوبة تربتها الفيضية، وما تقدمه رياح الهرمتان من إضافة للتربة ازدهرت بها الحضارات الزراعية، كما اعتمدت مراكزها العمرانية الكبرى على تجارة القوافل حيث البيئة الجيدة و الملائمة للنقل عبر الصحراء و من أبرز تلك المراكز التاريخية الكبرى"واجادوجو" عاصمة بوركينا فاسو .

_ البيئة شبه الغينية: و التي تتوفر فيها الظروف المناخية الرطبة التي تكفي لزراعة أكثر من محصول في السنة ، هذا فضلاً عن غنى المنطقة بالنبات الطبيعي الذي يصعب إزالته كما في منطقة حضارات شعب الهوسا في نيجيريا و النيجر .

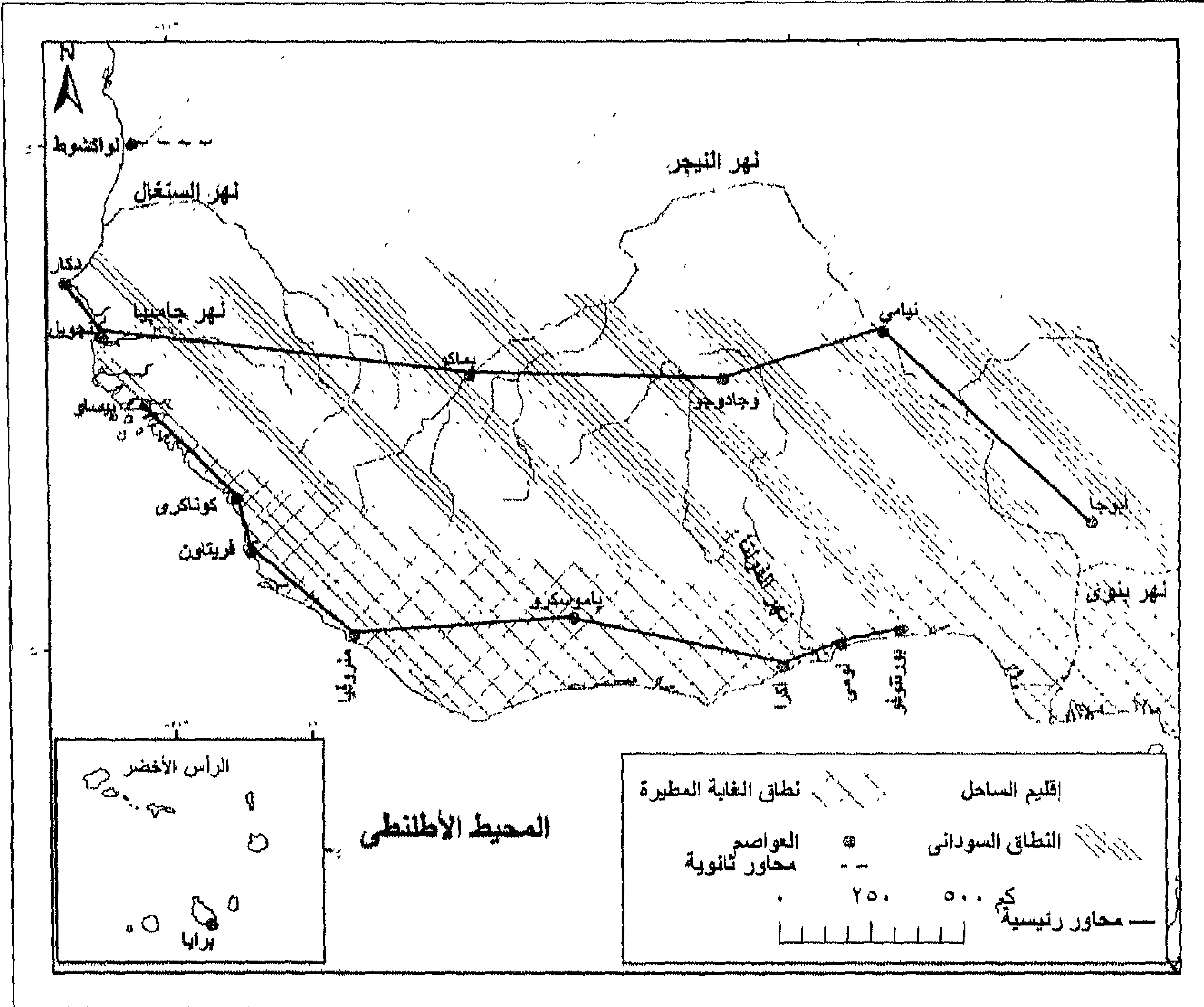
_ بيئة غينيا: ذات التربات الخفيفة و التي تتمثل بشكل خاص في نطاقات السافانا الغينية الداخلية ،و لعل أشهر مدنها و عواصمها الوطنية "كوماسى" و التي احتلت موقعاً متميزاً في إقليم زراعة الكاكاو، و كذلك منطقة الجنوب الشرقي من نيجيريا و بنين، و التي تتشابه فيها الظروف مع البيئة شبه الغينية .

_الأراضى الفيضية المحصولية في الجنوب الغربي: و أشهرها حضارة اليوروبا و أبرز عواصمها "ايبادان"(Morgan, M., 1969, 422).

و شهد توزيع العواصم والمراكز الحضرية الكبرى تحولا مع الهجمة الاستعمارية، فشهد القسم الجنوبى من بيئات شبكة التوزيع فى الفترة السابقة تركزاً كثيفاً لتوزيع العواصم على الساحل ،و حققت أحجام هذه العواصم نمواً و تزايداً متلاحقاً بعد الاستقلال نتيجة النزوح الريفي الحضري،ويشير نمط

التوزيع الجغرافي الحالي لعواصم غربي إفريقيا كما يوضح شكل رقم (٢٧) إلى امتداده في شكل نطاقات عرضيه تتفق مع امتداد الأقاليم النباتية و المناخيه.

شكل رقم (٢٧) شبكة و محاور توزيع العواصم في غربي إفريقيا حتى ٢٠٠٥



المصدر بتصرف اعتمادا على :

O'Connor, A : The Geography Of Tropical African Development, Pergamon Press, 1978, 2
Sahel and West African Club Secretariat: Work Plan, OECD, June, 2004.

و يتباين توزيع العواصم بين تلك النطاقات تبعاً لإمكانيتها الطبيعية والاقتصادية مما أثرعلى اختلاف أحجامها و كثافات سكانها بشكل عام ، وإن كانت العواصم على الرغم من تباين أحجامهاو اختلاف خصائصها تمثل نقاط الكثافات الحضرية المرتفعة داخل كافة النطاقات ، ويتفق نطاقات توزيع العواصم في غربي إفريقيا كما اتضح من شكل رقم (٢٧) مع امتداد البيئات الطبيعية، فيشير التوزيع الحالي للعواصم إلى سيطرة بيئات و نطاقات جغرافية على صورة التوزيع و هي :

(أ):نطاق بيئة الساحل السوداني :

و يتمد نطاق بيئة الساحل السوداني بشكل عام في الجزء الشمالي من إفريقيا جنوب الصحراء من المحيط الأطلنطي غرباً حتى الحدود الغربية للبحر الأحمر ، و يضم بذلك أربع عشرة دوله تقع ثمان منها

ضمن غربي إفريقيا(كيب فيرد،جامبيا، السنغال ، مالي ، بوركينا فاسو، النيجر، موريتانيا، نيجيريا) و يتضمن بذلك هذا النطاق ثلاث دول داخليه حبيسة (بوركينافاسو، النيجر، مالي) ، و طبقاً للخصائص الأيكولوجيه البيئية والحيوية للنطاق يمكن تقسيمه إلى قسميين فرعيين (أولهما) نطاق الساحل الذي يتوافق في حدوده و خصائصه مع الإقليم شبه الصحراوي ، (ثانيهما) النطاق السوداني و الذي يتوافق في حدوده و خصائصه مع حدود السفانا المدارية ،و يختلف النطاقيين فيما بينهما في خصائصهما الأيكولوجية و في توزيع العواصم داخل كل منهما طبقاً للعديد من العوامل التي تحكمت في صورة التوزيع .(Erbach&Gaudent, 1998,17,19)

- نطاق و بيئة الساحل:

و يعد هذا النطاق مهداً للحضارات و الممالك الزاهرة، و التي تركزت فيها بعض الجيوب الجنوبية المعمورة بالسكان على طول الامتداد مع خط العواصم القديمة "موانيء الصحراء" و تعد الآن أكبر مناطق العمران الريفي في نطاق الساحل، و قد تحمل هذا النطاق تبعات الظروف المناخية الصعبة و التي شهد النطاق بسببها دورات الجفاف خلال ١٩٧٠، ١٩٨٠، دفعت تحركات السكان نحو الظهير الساحلي، فيبلغ المتوسط السنوي للأمطار في هذا الإقليم بين ٢٥٠ : ٥٠٠ مم خلال الثلاث الشهور المطيرة "يونيو ، يوليو ، أغسطس" و يعتبر تذبذب الأمطارأهم الخصائص الطبيعية المميزة للنطاق.(OECD, 2004, 3)،و يضم هذا النطاق عاصمة واحدة من عواصم الغرب الإفريقي الحالية في ٢٠٠٥ و هى نواكشوط" عاصمة موريتانيا و التي تقع ضمن القسم الجنوبي من موريتانيا إلى الجنوب من خط مطر ٢٠٠ مم (محمد محمد زهرة ، ١٩٧٨، ٧٩٠) غير أن نطاق الساحل يمتد في أجزاء من دول أخرى في كل من مالي والنيجر.

النطاق السوداني:

و يضم هذا النطاق عدداً من العواصم "برايا، بنجويل ،دكار، واجادوجو، بماكو،،نيامى ،أبوجا "و يتميز النطاق السوداني بفصل مطر قصير يصل إلى خمسة أشهر مقارنة بالنطاق الغيني ويبلغ معدل التساقط السنوي بين ٥٠٠ إلى ١٠٠٠ مم (Udo R., 1983, 18) .

و يعد نطاق الساحل السوداني بشكل عام أكثر البيئات هشاشة و فقراً من حيث انخفاض مستويات التنمية على مستوى إفريقيا جنوب الصحراء ،خاصة مع العديد من المشكلات التي تواجهه (الجفاف ،فقر التربة، الرعي الجائر، التصحر)، فقد وصلت مساحه الأرض التي يمكن استزراعها ٢٠% فقط من مساحة النطاق مما يزيد من أعباء الفقر، هذا إلى جانب تناقص مساحات الأرض المزروعة نتيجة التصحر

، و مشكلات إزالة الغابات والأحراج للاستخدام في الوقود ، و قد ساهمت تلك الظروف مجتمعه في زيادة معدلات الفقر و مشكلاته و نقص الغذاء داخل النطاق مما زاد من معدلات النزوح و الهجرة نحو العواصم و المدن الكبرى على وجه الخصوص و التي أصبحت تعاني من تسارع معدلات النمو مقارنه بباقي إفريقيا جنوب الصحراء (Work plan, 2004 , 5) .

وقد وصل حجم سكان دول نطاق الساحل السوداني طبقاً لبيانات الأمم المتحدة عام ٢٠٠٥إلى ١٩٨.٣٨ مليون نسمه ،و من المتوقع أن يتزايد إجمالي حجم السكان ليصل إلى ٢٣٧.٠٢٨ مليون نسمه عام ٢٠١٥، و تشير تلك الإحصاءات إلى تزايد سكان الحضر داخل هذا النطاق من ٧٩.٣٥ مليون نسمه عام ٢٠٠٥ و من المتوقع أن تصل إلى ١١٤.٣٢ مليون نسمه عام ٢٠١٥ ومن المنتظر أن تستقبل المدن الكبرى و العواصم أغلب تلك الزيادة مما سيزيد من أعباءها ومشكلاتها، فقد وصل حجم سكان عواصم هذا النطاق طبقاً لبيانات الأمم المتحدة عام ٢٠٠٥ إلى ٧.٠٢٣ مليون نسمه ومن المتوقع أن يصل حجم عواصم هذا النطاق إلى١٢.٩٠ مليون نسمه عام٢٠١٥ (United Nation, 2006,46,49,66).

وتتنوع أنماط العواصم داخل هذا النطاق طبقا لعوامل نشأتها بين العواصم الوطنية التاريخية مثل "واجادوجو "ومجموعه مدن السافانا الداخلية والتي تمثل جزءا من خط مجموعه مدن حافة الصحراء (تمبكتو،جاو،سيجو) و التي مثلت عواصم لدويلات و ممالك خلال فترات سابقه و اعتمدت في نموها على التجارة عبر الصحراء و شهدت العديد من المؤثرات الحضارية الإسلامية ، كما يضم النطاق بعضاً من عواصم السافانا الداخلية الحديثة نسبياً و التي تعود في نشأتها للفترة الاستعمارية مثل" بماكو " و" نيامي" بالإضافة للعواصم الساحليه استعماريه النشأة مثل "دكار، بنجويل "، في حين يضم النطاق نموذجين للعواصم حديثة النشأة و التي نشأت بعد الاستقلال مثل "نواكشوط" و ""أبوجا " ، و تشير إسقاطات الأمم المتحدة إلى أن النطاق سوف يضم عام ٢٠١٥ أربع عواصم من فئة المدن التي يصل حجمها بين ١:٥ مليون نسمه و هي مدن " دكار ، بماكو ، نيامي ، واجادوجو " ، و تشكل الضغوط الديموجرافية أخطر التهديدات التي تواجه المدن العواصم خاصة المتمركزة حول نهر النيجر "نيامي ، بماكو" ضمن العواصم الحالية ومدن "تمبكتو و جاو" من العواصم السابقة والتي أصبح من العسيرعليها أن تستوعب مثل تلك الأحجام الكبيرة مما يجعلها تواجه العديد من المشكلات في مختلف القطاعات (Work plan, 2004, 7)

<u>(ب): بيئة و نطاق الغابة المطيرة:</u>

و يضم هذا النطاق الدول الساحلية و ظهيرها المجاور ، فيضم هذا النطاق معظم عواصم غربي إفريقيا (بيساو ، كوناكرى ، فريتاون ،منروفيا، ياموسوكرو، لومي ،أكر، بورتنوفو) ،و يظهر تكاثف

التركز المدني و تسارع النمو الحضري في هذا النطاق لما توفره ظروف البيئية الطبيعية التي تسمح بزراعة المحاصيل النقدية "الكاكاو و البن، والمطاط و نخيل الزيت" و التي تمثل مواد خام هامه للصناعة، ويضم نطاقين مناخيين تفصيليين "المناخ الغيني أو المدارى الرطب و الذي يمثله نموذج أكرا و المناخ شبه الاستوائي (Udo R., 1983, 18) .

و تشير المواقع الساحلية لعواصم هذا النطاق لأهم خصائصه وهى أنه قد تم تعميره من الساحل للداخل ، كما أنها توضح حداثة عهده بالنهضة السياسية و الاقتصادية فتعود أغلب العواصم في نشأتها و تكوينها للفترة الاستعمارية، وتتداخل و تتفاعل المؤثرات الحضارية الوطنية التقليدية التي سبقت دخول الاستعمار في تلك العواصم مع المؤثرات الاستعمارية مثل "أكرا" من العواصم الحالية و"كانو "من العواصم السابقة ،ولم تنشأ تلك العواصم و المدن الاستعمارية بغرض الاستيطان الأوروبي أو لتكون مدنا كبرى بل صممت أغلبها كنقاط حصينة ومدن معسكرات لأغراض عسكريه مثلا ، "نساو" وهو ما جعلها تعانى عديداً من المشكلات خاصة مع ما تشهده من معدلات نمو مرتفعة (Erbach&Gaudent, 1998.25) فقد وصل حجم سكان النطاق إلى ٧٤.٧ مليون نسمه طبقا لإحصاءات الأمم المتحدة عام ٢٠٠٥ و من المتوقع أن يصل إجمالي حجم سكانه عام ٢٠١٥ إلى٩٢.٥ مليون نسمه ، في حين سوف يتزايد حجم سكان الحضر في هذا النطاق من٣٢.٤ مليون نسمه إلى ٤٥.٥ مليون نسمه عام٢٠١٥، بينما بلغ حجم سكان عواصمه عام ٢٠٠٥ نحو ٨.١٩٦ مليون نسمه ،بما يشكل نحو ٨.٥% من جملة سكان الحضر في غربي إفريقيا و من المتوقع أن يرتفع إلى ١٢.٢ مليون نسمه عام ٢٠١٥ بما يشكل ٩% من جملة سكان الحضر في غربي إفريقيا(United Nation, 2006.46.49.66) .

ويتركز ثلث سكان هذا النطاق في نحو ٦٠ كم على طول امتداد الساحل "الجنوبي" للنطاق و طبقا لإسقاطات الأمم المتحدة فمن المتوقع أن يضم هذا النطاق الرطب لغربي إفريقيا ١٣ مدينه من بين أكبر ٥٠ مدينه في إقليم إفريقيا جنوب الصحراء بحلول عام ٢٠١٥، فقد تجاوزت" لاجوس" وحدها العشرة ملايين نسمه و سوف تضم نيجيريا وحدها خمس مدن من الثلاث عشرة مدينه من المدن الكبرى بينما تمثل المدن العواصم منها (أكرا، كوناكرى ، لومى ، فريتاون ، منروفيا) و قد تزايدت الضغوط الحضرية التي تواجهها المدن الكبرى و العواصم داخل هذا النطاق مع تزايد معدلات النمو السكاني و العمراني العشوائي داخل العواصم و حولها (Erbach&Gaudent, 1998.23).

٣- : خصائص و سمات شبكة و محاور توزيع العواصم في غربي إفريقيا :

- يتضح من تحليل شبكه المدن العواصم وتوزيعها في غربي إفريقيا أن خطوط ومحاور توزيع العواصم تتفق مع مجموعة النطاقات العرضية للظاهرات البيئية والجغرافية في الغرب الإفريقى فتأخذ كل من السمات التضاريسية و المناخية و النباتية اتجاهاً عرضياً في محور يمتد من الشرق للغرب (سليمان خاطر،١٩٨٦، ٩٧)، كما تتخذ اتجاهات نوايات المعمور في الغرب الإفريقي اتجاهاً من الشرق إلى الغرب في شكل نطاقات عرضية ، و تتمثل محاور توزيع العواصم في غربي إفريقيا في ثلاثة محاور تالية:

(أ) المحور الشمالي و للذي يقع إلى الجنوب من الحد الجنوبي للجفاف الدائم و يعتبر الآن محوراً ثانوياً لا يضم سوى عاصمة واحدة "نواكشوط" بعد زوال عواصم موانىء الصحراء القديمة "تمبكتو ، جاو".

(ب) المحور العرضي الداخلي و الذي يمتد من الشرق إلى الغرب و يتفق مع حدود النطاق المدارى و نطاق السافانا و يعتبر المحور الأوسط بين النطاقين الشمالي و الجنوبي و يمثله النطاق السوداني .

(ج) المحور العرضي الساحلي و يمتد من الشرق إلى الغرب و يتامشى مع خط ساحل المحيط الأطلنطي ترصعه المدن العواصم وتقع ضمن الإقليم المناخى الاستوائي و يمثله نطاق الغابة المطيرة جنوباً.

- تشير صورة شبكة التوزيع الحالية و محاورها إلى هيمنة النطاق الجنوبى للغابة المطيرة منذ الاستعمار على صورة شبكة التوزيع الحضرية للعواصم ، و إذا كان من الملاحظ التركز الواضح للمدن العواصم الحالية في النطاق الساحلي بعد الاستقلال واستقطابها لمزيد من تيارات الهجرة الداخلية كمحفز أولى لنموها ، فإن السمة الأكثر وضوحا هى الاتجاه حديثاً نحو عودة التركز الحضري للعواصم في النطاق السوداني مرة أخرى .

- جاء تحرك العواصم نحو الداخل مرة أخرى بعد الاستقلال تلبية لاحتياجات المناطق الداخلية للتنمية ، و هو ما يمثل أحد السمات البارزة في صورة التوزيع الحالية ، لتعود صورة التوزيع الداخلي للعواصم بشكل أقوى عما كان عليه في الفترة الاستعمارية التي وأدت العواصم الداخلية مع اختلاف أدوار ووظائف تلك المدن التي يغلب عليها الطابع الإداري بشكل كبير "أبوجا ، ياموسكرو" عن تلك العواصم الثقافية و التجارية و السياسية التي شغلت نطاق السافانا في فترات سابقة و ظلت بقعاً مضيئة لفترات طويلة في تاريخ الغرب الإفريقي.

- يظهر تحليل شبكه المدن العواصم وتوزيعها في غربي إفريقيا تركزاً ملحوظاً لمعظم العواصم في الأطراف الجنوبية للدول الساحلية، هذا بالاضافة لتقارب معظم تلك العواصم من حدود دولها لتجاور العاصمة حدود دوله أخرى كما هو الحال في كوناكرى و فريتاون " و تطرف العاصمة "لومى " في أقصى

الحد الجنوب الغربي لدوله "توجو" على الحدود مع دوله "غانا " و هو الأمر الذي لا تقتصر سلبياته على تطرف العاصمة و هامشيتها بل في إثارة العديد من المشكلات الخاصة بنمو المدينة و تمتعها بالحد الأدنى من الخدمات خاصة في الجزء الغربي الحدودي.

رابعاً -: حركة و هجرة العواصم في غربي إفريقيا:-

يمثل توقيع العواصم مشكلة على جانب كبير من الأهمية لأنها من نوع خاص جداً و أخطاؤها لا تصبح نفسها بنفسها بالتدريج كما في حالة التجارة و الصناعة ، و يمكن أن يجمل الشرط الرئيسى العام لمواقع العواصم في كلمة واحدة هى الموقع البارز (forward situation) ، لأن العاصمة ليست مكتباً رئيسياً (head office) في الداخل فحسب و لكنها أيضاً نافذة على العالم الخارجى ، لهذا فتحديد موقع العاصمة تتجاذبه فكرتان "وظيفة العاصمة الداخلية "كضابط إيقاع " لأقاليم الدولة و وظيفتها الخارجية و "كولي أمر" للدولة مع الدول الأخرى و الفكرة الأولى تجنح بالعاصمة نحو فكرة الرأس و بالتالي نحو موقع التوسط الجغرافي و الثانية نحو فكرة البوابة(gate way) و بالتالي الموقع الهامشي و في كلا الحالتين لابد من الوقع البارز (جمال حمدان ، ١٩٥٩ ،٢٤٣).

وسيطرت فكرة "الموقع البارز" ووقفت وراء ظاهرة عدم ثبات العواصم و تحركها في معظم و أغلب الحالات من موضع إلى آخر بل و من موقع إلى آخر خلال العصور المختلفة، فمهما اختلفت الدوافع و الأسباب وراء كل حالة من حالات تحرك العاصمة أو هجرتها فإنها كانت تعنى بالضرورة تحقيق الموقع الأنسب من وجهة نظر الدولة في تحقيق أهدافها طبقاً لما يتفق مع مصالحها ، حتى و إن تجاهلت عملية نقل العاصمة العديد من الاختيارات التي يمكن أن تكون أكثر ملائمة من الناحية الفعلية من العاصمة محل الاختيار الجديد ، و قد تبدو الأسباب التي تقف وراء هجرة و تحريك العاصمة منطقيه و مقبولة طبقا لاختلاف الحالات و الدوافع ، و تتعدد المعايير و الضوابط الأساسية التي تقف وراء تحديد و اختيار مواقع العواصم فعلى الرغم من ذلك فإن تلك المعايير لا تؤكد بصرامة على ضرورة اختيار مواقع العواصم في الوسط الجغرافي للدولة أو في وسط المعمور الإكيومين حيث مركز الثقل الديموجرافي، أو أن يوجه الاختيار حيث يقع قلب المدينة النابض و مركز التنميه الاقتصاديه ، فقد يتم اختيار أنسب المواقع الحصينة الدفاعية حيث مركز القوه العسكرية للدولة وقد يبدو أن الاختيار الأمثل و الأفضل هو أن توقع العاصمة في أكثر أقاليم الدولة احتياجاً للتنمية الاقتصادية " (Andam, K., 2004:14).

وقد عرف غربي إفريقيا نقل وهجرة العواصم خلال الفترة الاستعمارية و التي تميزت بكثرة تحرك العواصم، مما أدى إلى كثرة وجود العواصم الحفرية في إفريقيا وفي غربي إفريقيا على وجه الخصوص،

وتتنوع هجرة العواصم وحركتها إلى الهجرة الدائمة والهجرة المؤقتة،فقد تنتقل العاصمة للمرة الأولى و الأخيرة إلى المدينة الجديدة دون رجعة للعاصمة القديمة أو الهجرة من جديد إلى مدينة أخرى (جمال حمدان،١٩٩٦، ١٤٠).

و يتضح مثل هذا النوع الأول للهجرة الدائمة في غربي إفريقيا في حالة "نيامى "في النيجر بعد تحركها من "زندر" وفي "بورتنوفو "في بنين بعد تحركها من "أبومى"، أما النوع الثاني فهو الهجرة المؤقتة و فيها تتحرك العاصمة لفترة محدودة من موضعها الأول إلى موضع جديد تمامافي كل مرة كما هو الحال في عواصم كوديفوار فقد انتقلت العاصمة من "جراند بسام" إلى " بنجرفيل " ثم انتقلت إلى "أبيدجان " و منها تحركت إلى "ياموسوكرو" ، كما أن هناك حالة انتقال العاصمة مؤقتاً من موضع إلى آخر لتعود مرة أخرى إلى الموضع الأول ،و تمثلت هذه الحالة في غربي إفريقيا في انتقال العاصمة من "دكار"إلى "بماكو في الفترة الاستعمارية لتعود مره أخرى إلى "دكار" في نفس الفترة الاستعمارية كعاصمة للسودان الغربي ، في حين أن دكار كعاصمة للسنغال المستقلة تمثل نوع الهجرة الدائمة فبعد أن تم نقل العاصمة "سانت لويس " عاصمة السنغال القديمة إلى دكار استمرت عاصمة السنغال في دكار و لم تتغير مرة أخرى.

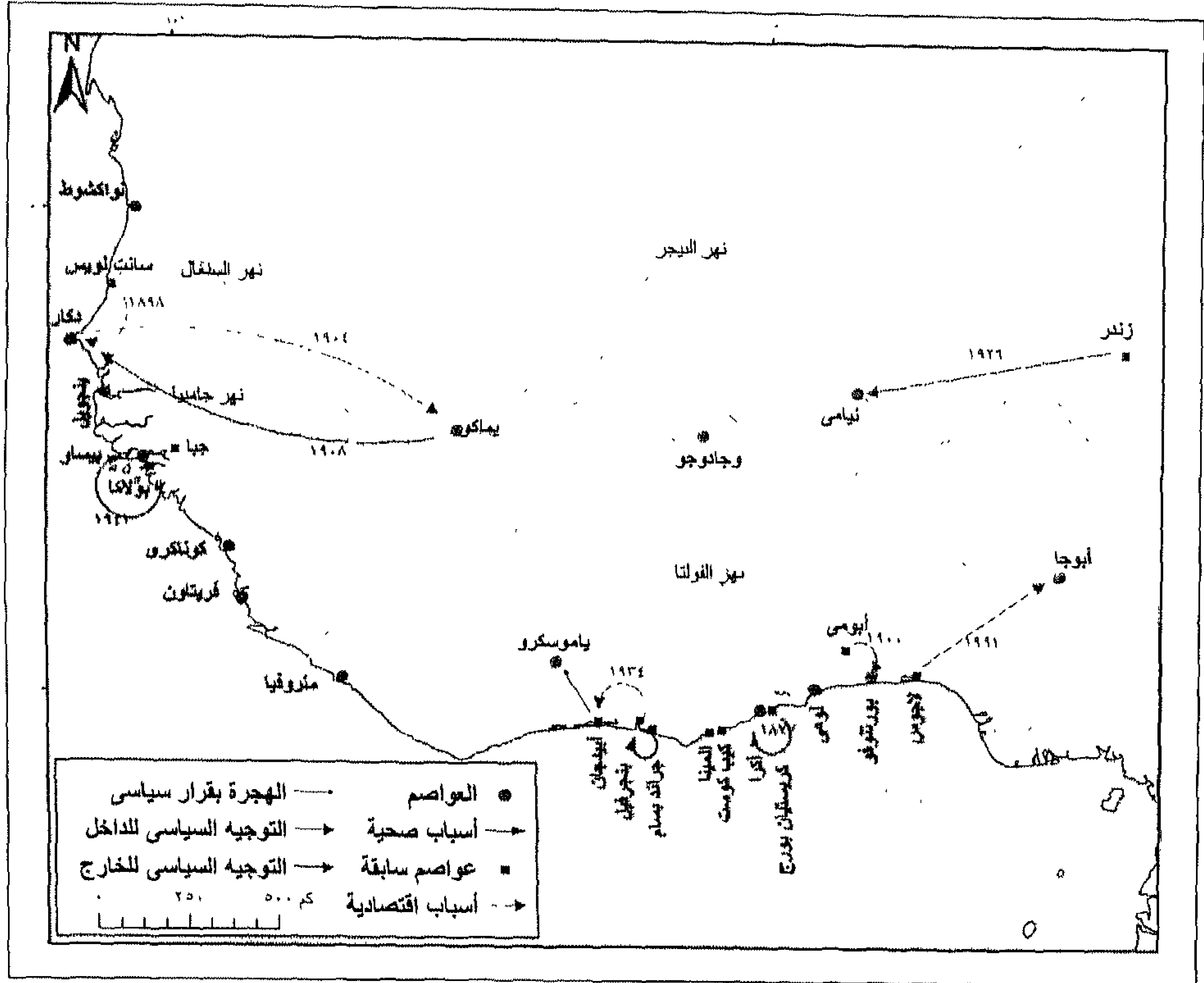
<u>(١) دوافع و أسباب حركة و هجرة العواصم" قديماً " خلال الفترة الاستعمارية:</u>

تركت بصمات الإرث الاستعماري سماتها و خصائصها على كل من التقسيم السياسي و شكل الوحدات السياسية وعواصمها التي نشأت لتخدم تلك الدول خلال الفترة الاستعمارية ، واستمرت الغالبية العظمى منها عواصم لدول غربي إفريقيا المستقلة بعد أن اكتسبت العديد من سمات الفترة الاستعمارية، فقد كانت تلك العواصم أقل ثباتاً، كما كانت الوحدات السياسية أقل انتظاماً في شكل حدودها، و تعدت العواصم نفوذ حدود وحداتها السياسية في بعض الحالات ، كما كانت تهجر عواصم تلك الدويلات فجأة دون الرجوع إليها مرة أخرى ، ومهما تنوعت الدوافع والأسباب بين العوامل الطبيعيه والسياسية أو الاقتصادية كتغير حركة النقل و المواصلات، فإن خلف كل تلك الأسباب لا يمكن أن تخطىء أصابع الاستعمار، ففي أغلب الحالات كانت تحرك طرق التجارة واستبدال الطرق المائية بالسكك الحديدية عوامل حاسمة في تغيير موقع العاصمة و تحركها (جمال حمدان ،١٩٩٦ ، ١٤٠ ،١٤١) حيث يشير تغير موقع العاصمة و نقلها من المواقع الداخلية إلى مواقع ساحلية إلى ظهور مصالح بحرية أو تطلع تلك الدول إلى الخارج حتى تصلها تأثيرات المدنية الغربية " (محمد عبد الغنى سعودي،٢٠٠٣، ٤٢).

وقد برز دور الاستعمار في القضاء على العواصم الداخليه الوطنية في غربي إفريقيا و إعادة توجيه المستعمرات نحو مصالحه البحرية حتى أسفرت عمليات النقل عن وجود ٢٨ عاصمة استعمارية

ساحليه من إجمالي ٤٤ عاصمة تم تأسيسها خلال عام ١٩٠٠ في قارة إفريقيا، و يضم غربي إفريقيا حالياً إحدى عشرة عاصمة ساحلية من بين الستة عشرة عاصمة في غربي إفريقيا ،وعلى الرغم من استمرار هجرة و تحرك العواصم خلال العصر الحديث و بعد الاستقلال، إلا أنه قد اختلفت الدوافع والأسباب بين الماضي و الحاضر كما يتضح من شكل رقم (٢٨)

شكل رقم (٢٨) تصنيف حركة العواصم في غربي إفريقيا طبقاً لأسباب الهجرة



المصدر من إعداد الطالبة

وقد وقفت ثلاثة دوافع وراء حركة العواصم خلال الفتره الاستعمارية و التي استمر معظمها بعد نقله عواصم سياسية بعد الاستقلال وتتمثل تلك الدوافع في:

-التنظيم الإدارى و التوجيه السياسي:

أوجد الاستعمار صوره للتنظيم الإداري و السياسي بما يتفق و تحقيق مطامعه و أهدافه، وقد تعددت صور التنظيم الإداري بين تقسيم الوحدات و المساحات الكبرى من المستعمرات إلى وحدات إدارية أصغرحتى يسهل السيطرة عليها ، و تعتبر "بورتنوفو" عاصمة(بنين) مثالاً لهذا االنمط من المستعمرات، فقد نقل الاستعمار العاصمة إلى "بورتنوفو" بدلاً من "أبومى" عاصمة مملكه داهومى في العصور الوسطي

بعد تقسيم المملكة ، وعلى الصعيد الآخر مثلت الاتحادات بين مناطق النفوذ الاستعماري الواحد أحد أشكال التنظيم الإدارى والسياسي للمستعمرات، فقد اندمجت العديد من المستعمرات مع جيرانها في اتحادات وقوى استعمارية تتناحر لضم أراضي المستعمرات للقوى المهزومة ، و قد ربطت العديد من الاتحادات و الكيانات الفيدرالية العديد من المستعمرات لتحقيق تنظيم الإدارة، مثل الاتحاد الفيدرالي لغربي إفريقيا الفرنسي، و قد كان اختيار العاصمة الفيدرالية يعتمد على اختيار و تحديد العاصمة بين أهم وحدة في مجموعة المستعمرة ولهذا فقد تم اختيار "سانت لويس" كعاصمة للسنغال أحد أهم الوحدات داخل الاتحاد الفيدرالي لغربي إفريقيا ، ثم تم نقل العاصمة "لدكار" حتى تمثل عاصمة لغربي إفريقيا الفرنسي كله عام ١٩٠٤ أى بنحو ٥٠ سنة قبل استقلال السنغال، و قد أدى ترسيم الحدود في المستعمرات الفرنسية في غربي إفريقيا عام ١٩٤٧ إلى إيجاد بعض الدول و الوحدات الحبيسة و هو الأمر الذي استدعى تحديد عواصم لهذه الوحدات الداخلية و قد استثمر الاستعمار ميزة الالتقاء النهرى مع خطوط السكك الحديدية في بعض المواضع وقام بنقل العاصمة إليها كما حدث في النيجر و نقل العاصمة من" زند ر" إلى" نيامي" حتى يسهل نقل و تحرك البضائع و الأفراد(Christopher, A., 1985 : 46.45).

<u>-هجرة و تحرك العواصم لأسباب صحية:</u>

تعانى البيئة في إفريقيا المدارية بشكل عام من تفشى العديد من الأمراض و الأوبئة المرتبطة بظروف البيئة الطبيعية مثل (الحمى الصفراء والعمى النهرى والملاريا) ولهذا فقد عانت القوى الاستعمارية من ارتفاع معدلات الإصابة بالأمراض المتوطنة في تلك البيئات مما أدى لارتفاع معدل الوفيات، و قد هجرت القوى الاستعمارية نتيجة لذلك بعضاً من العواصم بحثاً وراء انتقاء واختيار مواضع تتوافر فيها الظروف الصحية المناسبة ، فعلى الرغم من تحرك عاصمة" ساحل الذهب" من "كيب كوست" "لكريستيان بورج" عام ١٨٧٦ إلا أن العاصمة تحركت إلى موضع آخر في نفس الموقع في نفس السنة نحو"أكرا "بحثاً عن ظروف صحية أفضل تتوافر في موضع "أكرا"(Christopher, A., 1985, 46.45).

و قد تسبب أيضا انتشار مرض الملاريا في غينيا بيساو إلى نقل العاصمة ثلاث مرات بعد أن انفصلت غينيا بيسلو عن جزيرة كيب فيرد عام ١٨٧٩، و تم تأسيس أول عاصمة للنفوذ البرتغالي في "جيبا" في أكثر النقاط صلاحية للملاحة على نهر جيبا ، و على الرغم من توسط موقعها كعاصمة مبكرة إلا أن موضعها كان يعانى من مخاطر كثيرة من الملاريا بسبب كثرة المستنقعات مما دفع لتحرك وهجرة العاصمة إلى بولاما بعد أن تم استيلاء البريطانيين عليها عام ١٨٩٠ ، ثم تحركت العاصمة إلى (بيساو) عام ١٩٤١ عند مصب نهر جبا على جزيرة ترتبط باليابس الأصلى بممر مرتفع و تقع في قلب

المعمورفي أكثر المناطق كثافة وعمراناًو في القلب الاقتصادي للدولة ، واستمرت بيساو عاصمة لغينيا بيساو حتى بعد الاستقلال (Church J., 1957, 272).

وقد عرفت كوديفوار هجرة و تحرك العاصمة لأكثر من مره هرباً من انتشار الأوبئة بعد أن انتقلت العاصمة من (جراند بسام) عام ١٩٠٠ إلى (بنجرفيل) بعد انتشار الأوبئة و الطاعون و تحركها مرة أخرى إلى أبيدجان عام ١٩٣٤ بسبب دوافع اقتصادية أخرى.

-الأسباب و الدوافع الاقتصادية:

يعتبر تغير الظروف الاقتصاديه بما يتضمنه من عمليات التنمية وتغير ظروف النقل و المواصلات مسئولا عن حركة العواصم و إعادة توقيعها في حالات عديده في غربي إفريقيا ، و قد تسببت ظروف النقل غير الملائمة لاستقبال السفن الكبيرة و الحديثة في (سانت لويس) أن تنقل العاصمة لموضع آخر تتوافر لخصائصه الطبيعية ظروف جيده تسمح بإقامة مرفأ عميق المياه في "داكار" ،كما تحركت العاصمة من "بنجرفيل" إلى "أبيدجان" بعد أن أصبحت نهاية طرق السكه الحديد في ساحل العاج (Christopher, A., 1985, 48) و قد جاءت هجرة العاصمة لأبيدجان نتيجة لدور التغيرات الاقتصاديه في تحريك العاصمة وراء موارد التنميه و محاولة توقيع العاصمة الجديدة في قلب اقتصاد الدولة بالدرجة الأولى فسرعان ما نهضت المدينة و أصبحت ميناءً كبيراً بعد ما تحولت إلى عاصمة سياسية (Rakodi, C., 1997, 255).

(٢) حركة و هجرة العواصم حديثاً (بعد الاستقلال)

اتخذت العديد من الدول في غربي إفريقيا خطوات حثيثة لتعديل أنظمتها الحضرية عقب استقلالها، فقد استمرت ظاهرة نقل العواصم و هجرتها في غربي إفريقيا بعد الاستقلال ، والتي كانت في أغلبها تمثل العواصم التي ورثتها الدول الجديدة عن الاستعمار الأوروبي كمركز للإدارة و التجارة و السيطرة ، بينما جاءت عملية نقلها إلى مواقع أنسب لأغراض الإدارة و أغراض أخرى ،وقد تمثلت الاعتراضات على مواقع العواصم الحالية في ثلاثة أوجه:

أولاً: يفقد موقع العواصم الحالية قيمته باطراد مع نمو السكة الحديد و الطرق البرية و الطرق الجوية لأنها موقعه بالإشارة إلى المواصلات البحرية .

ثانياً: تحمل العواصم الحالية وصمة الاستعمار .

ثالثاً: نمت العواصم على هوامش الدول لتتصل بالملاحة البحرية وليس بالمناطق النووية في الدولة.

بينما لا ترجح الآراء المعارضة للنقل أن تهاجر العواصم لأنها كانت أيضاً مركزاً ورمزاً لحركات التحرير و الاستقلال، و لما لها من علاقات متشابكة مستقرة مع العالم الخارجي و أخيراً فإنها جميعها تمثل أكبر مدن دولها لأنها المراكز العمرانية و الاقتصادية السائدة. (جمال حمدان، ١٩٥٩، ٣٥٤).

وكشفت جملة القرارات الأنظمة السياسية المتعاقبة فيما يتعلق بعواصم إفريقيا عن عدم صحة الاختيارات المختلفة لها بعد أن طغت العديد من المشكلات على ساحات المدن و العواصم لتؤيد و تعضد من فكرة ضرورة نقل و تحريك العاصمة للعديد من الأسباب و المشكلات التي تتمثل في:

(١) تفاقم المشكلات الحضرية في المدن و العواصم و تضخم المدن المتروبوليتانية لتعاني من مشكلات عديده في مجالات الإسكان و النقل و تدنى مستوى الخدمات العامة في جميع قطاعاتها.

(٢) ظهرت الحاجة لإعادة توقيع العاصمة في أكثر أقاليم الدولة انخفاضاًمن حيث مستوى التنمية فقد عانت تلك الأقاليم من غياب التنمية عنها، في حين تمثل العواصم الجديدة نقط انطلاق جديدة نحو آفاق التنميه في الإقليم و تعيد التوازن في توزيع الموارد و الخدمات و التنمية على مستوى الدولة.

(٣) أدى تطرف العاصمة إلى صعوبة الضبط السياسي من ناحية و إضعاف قبضة العاصمة على الأقاليم الهامشية و الأطراف و العجز عن حفظ التوازن بين أقاليم الدولة المختلفة من ناحية أخرى و لاسيما في الوحدات الضخمة المساحة خاصة إذا كان النقل متخلفاً ، وغالباً ما يتألف سكان العاصمة من العناصر المحلية أو الإقليمية بحكم تطرف موقعها (محمد عبد الغنى سعودي،٢٠٠٣، ٤٢).

وقد سعت العديد من الدول الإفريقية و التي عانت عواصمها من كل المشكلات السابقة مجتمعة إلى نقل عواصمها مثل (ملاوي) (تنزانيا) لتقلل من حدة سيطرة العواصم السابقة على خدمات الدولة، فنقلت " تنزانيا عاصمتها من دار السلام إلى دودوما" ، ولم تكن عملية النقل لكبح جماح نمو العاصمة الأولى فقط و لكن لاختيار نقطة انطلاق جديدة نحو التنمية الإقليمية للمناطق الريفية في إقليم الهضبة الوسطى شبه الجافة والتي ظلت لفترات تاريخية طويلة تعانى من غياب التنمية ، كما سعت ملاوي إلى تحريك العاصمة نحو عاصمة جديدة و تعتبر "ليلنجوى" النبت الأول خلال عام ١٩٧٠ للعواصم الافريقية الجديدة في للقارة، و عمدت للدولة إلى توقيعها في أحد المناطق الرئيسية التي تعانى من ضعف الإنتاج الزراعي أملا في رفع مستوى الانتاجية و المعيشة في المنطقة و دفع عمليات التنمية باتجاه الشمال (O'Connor, A., 1983, 265).

وقد تحركت العاصمة نحو الداخل خلال الفترة الحديثة كما اتضح من شكل (٢٨) سعياً لتحقيق أهداف التنمية الإقليمية و التخفيف من حدة عدم التوازن ، فحاولت الدول البحث عن مواقع أخرى أفضل من حيث مركزية الموقع لما توفره مركزية العاصمة للسياسية من مزايا في السلم و الحرب تتمثل في:-

١- يقدم الموقع المركزي تسهيلات تضمن نجاح المؤسسات الوظيفية و الإدارة المركزية

٢- يرشح الموقع المركزي العاصمة السياسية بأن تشغل قمة الهيراركية الحضرية في الدولة وبالتالي تيسر للدولة قيادة عملية التنمية القومية

٣-يوفرالموقع المركزي مقومات الحماية للعاصمة السياسية فهو يمثل أبعد عمق دفاعي في الدولة

٤- يدعم الموقع المركزي للعاصمة السياسية مقاومة الحركات الانفصالية لتساوى إمكانية الوصول إلى المجتمعات الهامشية الحدودية للعاصمة المركزية (فتحى مصيلحى، ٢٠٠٠، ٢٤٨).

و ترتبط فكرة التوطين و التوطن بحركة و هجرة العواصم ،و يقصد بالتوطين إنشاء العواصم بقرار سياسى أعلى مدروس ، أما التوطن فهو التركز التلقائى لوظائف الحكم فى مكان ما تتوافر فيه مزايا تسهل قيام العاصمة بوظائف الحكم بكفاءة مما يسهل اتخاذ قرار الابقاء عليها و لا يحتاج القرار إلي دراسة مسبقة (فتحى مصيلحى ، ١٩٨٨، ٣٦) ، ويشير تطبيق هذا المبدأ فى غرب فريقيا بعد الاستقلال إلى اختلاف النتائج نحو الابقاء على العواصم أو تغييرها ، فقد فضلت معظم دول غربي إفريقيا الإبقاء على عواصمها السياسية و بلغت نسبة تلك الدول ٧٥ % ، ووصلت نسبة الدول التى اختارت الابقاء على تطرف العاصمة و هامشيتها سواء العواصم الساحلية أو الداخلية إلى ٨٨ % ، و أبقت دولة واحدة و هى بوركينا فاسو علي عاصمتها الداخلية"واجادودجو " فى موقعها المتوسط المميز ، بينما تم انشاء أو توطيين عواصم جديدة و هى نواكشوط أول عاصمة قومية لدولة موريتانيا و تحركت العاصمة و تم نقلها في دولتين "نيجيرياءكوديفوار ، فقد تبنت نيجيريا العديد من تلك الأهداف و الدوافع السابقة في سعيها نحو نقل العاصمة و تحريكها نحو الداخل إلى أبوجا بعد أن أظهرت نتائج الدراسة التي أجرتها لجنة شكلتها الحكومة في أوائل التسعينيات لفحص إمكانية أو عدم إمكانية نقل العواصم عجز لاجوس و عدم قدرتها على استيعاب المزيد من الأبنية الحكومية و الفيدرالية و عجز مساحات الأراضي الفضاء المطلوب توفيرها لتطوير العاصمة لاجوس، ، فضلاً عما تواجهه لاجوس من مشكلات عديدة مثل السيطرة الإثنية من جانب مجموعة واحدة (Take, O., 1984. 265) فقد لعبت (الإثنية) دوراً هاماً في اختيار " أبوجا" عاصمة بدلاً من' لاجوس" و التي نمت حول نواه شعب اليوروبا مما ساعد في سيطرة هذه المجموعه على العاصمة و ما تلى ذلك من مشكلات سيطرة لاجوس' و هيمنتها على عائدات البترول(O'Connor, A.,

1983, 265) ، كماواجهت "لاجوس" العديد من المشكلات الخاصة بقطاع النقل و المواصلات حيث تعد لاجوس نقطة مرور و منفذاً و مستودعاً تجارياً رئيسياً للعديد من الدول مثل (النيجر/بنين /تشاد) فلا تخدم طرق و شوارع لاجوس المدينة فقط أو حتى نيجيريا وحدها بل تخدم العديد من الدول الأخرى ،كما تفاقمت مشكلات الإسكان و انتشار السكن العشوائي مع اتساع الفجوة بين المتاح و المطلوب توفيره من المساكن (فاتن البنا ،١٩٨٤، ٣١٢، ٣١٩)، فضلاً عن تدهورالعديد من الخدمات و المرافق الخاصة بالمسكن و من نقص الإمداد بالمياه و عدم المساواه في التوزيع في الحصول على الخدمة فيحصل أصحاب الدخول المرتفعة على المياه بوفرة مع إمكانية تخزينها في صهاريج كبيرة بينما لا يحصل السكان من متوسطي و منخفضي الدخل إلا على مياه الصنابير الرئيسية العمومية في الضواحي "Suburbs"، و ليست تجهيزات و مرافق الصرف الصحي أفضل حالاً من نظم الإمداد و الحصول على المياه فيستخدم حوالي ٥٠% من السكان مراحيض الأوعية التي تفرغ مساء و" حتى منتصف الثمانينات اعتمد حوالي ٣٥% من السكان نظام الحفر، و يصرف ١٠% من السكان إلى خزانات التعفين "tanks Septic" لعدم كفاية سبل الصرف الصحي و قصور وسائلها (عزيزة بدر،١٩٩٨، ٥٢٧، ٥٤٢) .

وقد دفعت كل تلك الظروف مجتمعة إلى تحرك العاصمة نحو "أبوچا" لتحجيم عمليات نمو لاجوس المتزايد بعد عجز الحكومة عن حل كل تلك المشكلات ، وقد ظهرت فكرة نقل العاصمة الفيدرالية ضمن المحاولات العديدة لحل مشكلات لاجوس وكان ذلك عام ١٩٦٥ في اقتراح باختيار منطقة (Otta)على بعد ٣٦.٥كم شمال لاجوس و توقفت الفكرة بسبب عدم وجود اعتمادات مالية، و أخذت قضية نقل العاصمة بعدا جديدا عام ١٩٧٥ و اقترح موضع "كادونا" وتم التراجع عن الفكرة بعد تحذير من سيادة الشماليين و قد أعلن في فبراير سنه ١٩٧٦ قرار نقل العاصمة الفيدرالية إلى أبوچا (فاتن البنا، ١٩٨٤، ٣٠٠) و جاء اختيار أبوچا في منطقة متسعة و قليلة التركز السكاني مع الأخذ في الاعتبار أنها تقع في النطاق الأوسط من الدولة و الذي طالما عانى من تجاوزه في عمليات التنمية ، ويزيد من مزايا اختيار أبوچا كموقع ما يتسم به موقعها من توسط للدوله بعكس "لاجوس" العاصمة السابقة التي كانت متطرفة الموقع جداً فلا تقل المسافه مثلاً بين لاجوس و بحيرة تشاد عن١٣٦٠ كم (جمال حمدان، ١٩٩٦، ١٧٢) و قد تم الإعلان رسمياً عن العاصمة الجديدة عام ١٩٧٦ و أخذ الإنشاء و التطوير الفعلى مكانه في منذ ١٩٧٩ ، و تم تقسيم العاصمة الاتحادية إلى ست مناطق لها صفة المجالس البلدية و هي (أبوچا/جواجـوالادا/ أبـاجى/ كوجى / بوارى/ كوالى) بينما تم تقسيم مناطق استخدام الأرض إلى منطقة الأعمال المركزية و التي تتضمن المنشآت و البنايات الحكومية بالإضافة لمناطق الاستخدام السكني، و قد أطلق على الشوارع أسماء

بعض العواصم الكبرى كما هو الحال في منطقة "ووس"، بينما أطلقت أسماء المدن النيجيرية الكبرى على الشوارع في منطقة "جاركى "وأطلق أسماء الزعماء الأفارقة البـارزين علـى الشـوارع فـي منطقـة "أوسوكورو" كما أطلقت أسماء الأنهار الكبرى على الشوارع في منطقة "ميتاما"، و يقع مقر الحكم في بلدية أبوجا في مبنى أجودا (Aguda) و هو أول مبنى حكومي تم تخطيطه ليكون دار الحكم والتشـريع فـي أبوجا ، و تم نقل مقر الحكم من لاجوس إلى أبوجا في ١٢ ديسمبر ١٩٩٢ ،و قد أنشأت الحكومة العديـد من المحلات العمرانية التابعة للعاصمة(Satellite) و منها "كوابوا" و التي تم تأسيسها من البداية لتكـون لسكنى العمال الحكوميين من الطبقة الوسطي كما أضافت وزارة الإسكان العديد من المحـلات الأخـرى (نيانيا/مارارابا/كارو/بوارى /دوتسى) و العديد من المناطق السكنية بدأتها بمنطقة "ليوجب" و التي تمتـد على طول الطريق السريع للمطار. (www.fct.gov.ng/abujacity. , 2004) .

وقد يتم نقل و تحرك العواصم و انتقالها و إنشاء عاصمه سياسية أخرى بقرار أعلى لاعتبارات مؤقتة "كالتوسع " أو وجود اعتبارات أخرى سلوكية مثل التحرك لموطن الحاكم الأصلي و مسقط رأسه (فتحى مصليحى،٢٠٠٠، ٢٥٤) كما هو الحال في "ياموسوكرو" فقد جاء تحرك العاصمة في كوديفوار قراراً سياسياً محضاً، و تبنت كوديفوار إعادة التنظيم المكاني خلال العقدين الأخيرين التاليين للاستقلال واتخذت قراراً سياساً بنقل العاصمة السياسية إلى مدينة داخلية تمثل مركز نواة و سيطرة الجماعة العرقية للسلطة السياسية و مسقط رأس الحاكم ، في الوقت الذي بعدت فيه نيجيريا كما سبق عن اختيار أي من المواقع التي تخضع لسيطرة الجماعات العرقية الكبرى ، و أنشأت العاصمة الجديدة بعد إعادة التقسيم الإداري للدولة و تحديد ولاية جديدة لتوقيع العاصمة الحالية "أبوجا".بينما تم نقل العاصمة في كوديفوار إلى مدينة صغيرة داخلية، تبعد بنحو ٢٤٠ كم "أبيدجان" العاصمة المتروبوليتانية السابقة و الميناء الأول في الدولة، لتصبح بذلك كوديفوار سابع الدول الإفريقية التي تنقل عاصمتها بعد الاستقلال، و تعد " ياموسوكرو رابع العواصم التي مرت على كوديفوار "ساحل العاج" سابقاً خلال ٨٠ عاما، و إذا كانت العاصمة الجديدة تتشارك مع باقى المدن العواصم الإفريقية في ضرورة الحاجة للتحرك لمكان جديد يمثل العاصمة السياسية بعد معاناة العاصمة السابقة "أبيدجان" من أعباء التضخم السكاني الذي يمثل ضغطاً هائلاً على الموارد المتاحة و رفع من التكاليف و الأعباء و لمواجهة و معالجة سبل المشكلات الناجمة عنه بوجه خاص في المناطق العشوائية و التي يغيب عنها التخطيط وتمثل امتدادات عمرانية خارج المدينة إلا أن عملية نقل العاصمة لم تخضع للتخطيط و الدراسة كما في حالة أبوجا (Armestrong,A.,1985.73)

و جاءت نشأة ياموسوكرو بقرار سياسي لتؤدى وظيفتها السياسية و الإدارية كعاصمة لكوديفوار و قد بدأت تهيأة العاصمة لتأدية دورها من خلال تقسيمها إدارياً إلـــى أربــــع بلــديات و هـــى (Diekro/ Attiegouakro/ Tie/Didiu) بالإضافة إلى تجمع ياموسوكرو، و تضم منطقة العاصمة ١٦٩ قريـــة و التي تضمها الأربع بلديات السابقة ، و قد تم نقل بعض الوزارات و الهيئات إليها مثـــل (وزارة الصـــحة العامة /وزارة البنية التحتيةالاقتصادية /وزاره الاقتصاد و المال/وزارة الدفاع) بالإضــــافة إلـــى تـــوفير الخدمات الصحية المتمثله في مجمع المستشفيات الإقليمى والذي يضم كافة التخصصات بالإضافة إلى ٣٧ مركز صحي تتوزع على أنحاء المنطقة ، و قد أسس قطاع التعليم بشكل جيد في كافة مستوياته المختلفـــة من المرحلة الابتدائية و حتى التعليم العالى فتضم ياموسوكرو ١٨٦مدرسة ابتدائية حكومية و خاصـــة و التي تتوزع على المدينة الرئيسية و البلديات و القرى التابعة لها بينما يضم قطاع التعليم العـــالى كليتـــين حكوميتين و ٦ كليات خاصة و معاهد للتعليم فوق العالى منها المعهد العالى للتكنولوجيا و المعهد العـــالى للتدريب و إعداد المعلمين ، بينما يتم مد المدينة العاصمة بخدمات النقل و المواصلات تدريجيا حتى تسهل عملية الوصول من وإلى المناطق المجاورة وتضم العاصمة الجديدة حالياً ثانى أهم مطـــار دولـــي فـــي كوديفوار بعد مطار أبيدجان، و قد جذبت العاصمة العديد من الأنشطة التجارية و المؤسسات الصناعية و شركات التجارة الكبرى و شركات قطع غيار السيارات و الآلات الزراعية كما تم تأسيس بعـــض مـــن خدمات قطاع المال و الأعمال في العاصمة بتأسيس أفرع ممثلة لجميع البنوك الموجودة بالدولة مثـــل (البنك الوطني للاستثمار/و البنك الدولي للتجارة و الصناعة) و مؤسستين للتعاون والادخـــار والائتمـــان. ويقتصر قطاع الصناعة في ياموسوكرو على بعض صناعات النسيج و البناء و الطاقة و بعض الصناعات القائمة على المواد الخام الزراعية مثل صناعات طحن البن و ضرب الأرز في "ديمبكرو" في حين يمثـــل قطاع الزراعة أهميه كبرى في دخل السكان إذ يعتمد نحو نصف السكان في دخلهم على العمل بالزراعة، كما اتجهت الحكومة لتنمية قطاع السياحة في العاصمة و استغلال مواردها السياحية و الطبيعية ومنـــاطق الجذب السياحي و المزارات السياحية المتمثلة في قلعة "Saint Pierre Basilica" و كذلك منتـــزه فـــي "ابيكو يامكروAbokouamekro " و الذي يقع على بعد نحو ٥٠كم من ياموسوكرو و يغطى المنتزه نحو ١٠ كم ٢ بالإضافة لمتحف "Adja-Swa" و الذي يمثل الحياة الثقافية للاكوا السكان الأصليين للمنطقة كما يوجد بها أيضاً المزارات الدينية مثل المعبد البروتستانتى و كنيسة نوتردلم و تضم ياموسوكرو أيضاً العديد من المنشآت الهامة مثل سد "كوسيو.(www:ISA.africa.com,Yamoussoukro, 2003) ..

و تواجه العواصم الجديدة مخاطر عديدة تتعلق بمصائرها كمدن سياسية، و التي غالباً ما تواجه مخاطر لا تقارن إلا بالمدن الحفرية الحربية ، فيسجل التاريخ مئات من المدن و العواصم الميتة و التي تقوم و تسقط لا بضوابط طبيعية و لكن بتغيرات القوى السياسية (جمال حمدان، ١٩٥٩، ٢٦٤)، فيعد تحقيق العواصم الجديدة لأهدافها محفوفاً بالعديد من العقبات و الظروف التي قد تحد من تحقيق الاهداف المرصودة لها فلم تتضح الصورة بعد في حالة أبوچا إلى أى مدى سوف تصبح أبوچا مدينة متروبوليتانية متعددة الوظائف أكثر من كونها مدينة حكم و إدارة ، و مما يزيد الوضع صعوبة بالنسبة لأبوچا هو تعقد النظام الحضري في نيجيريا و هو ما يثير الشك حول مدى إمكانية تأثير أبوچا على النظام الحضري فهناك مراكز حضرية مثل "زاريا- إلورين- جوس" و التي طالما كان لديها الخيارفي ارتباطها الهيراركى بكانو أو كادونا أو لاجوس فربما ينسحب هذا الوضع على أبوچا بعد أن أصبحت العاصمة في حين أن هناك مراكز حضرية كبرى مثل "كانو- كادونا- ايبادن- بورت هاركورت" و التي بحكم وضعها في النظام الحضري تتعرض لمزيد من الضغوط التي قد تفوق قدرات المدن و لهذا يعتبر اتصالهم بلاجوس ذا أهمية قصوى (O'Connor, A., 1983, 266).

وقد واجهت العواصم الجديدة بالفعل العديد من العقبات و المشكلات و الانتقادات أثناء و بعد عمليات الإنشاء ، فلا تزال "أبوچا " تواجه مشكلة إعادة توطين السكان المحليين لتسمح بالإسراع في خطوات تنفيذ مشروعات التخطيط و التنمية في العاصمة الجديدة ، وقد مثلت عملية اجتثاث مثل هذا العدد الضخم الذي أظهر المسح الدقيق أنه يتراوح بين ٣٠٠:١٥٠ألف نسمة مشكلة كبيرة، و لهذا فقد تحولت سياسة إعادة توطين السكان المحليين بتحريكهم في نفس المنطقة الفيدرالية للعاصمة و ليس خارجها و ذلك للراغبين فقط في الإقامة في مسقط رأسهم أما بقيه السكان فيتم إعادة توطينهم في أماكن أخرى ،أو يتم تعويضهم مالياً في حالة خروجهم خارج نطاق(FCT)(منطقة العاصمة الفيدرالية) وقد واجهت الحكومة مشكلات في إعادة التوطين داخل المنطقة الفيدرالية للعاصمة فقد تطلب الأمر في أوله نقل ٤٠ قرية لإعادة توطينهم مرة أخرى داخل المنطقة الفيدرالية للعاصمة في نطاق يمتد ٥ كم حول موقع العاصمة والذي قد تم تخصيصه كنطاق حماية للمدينة من أى امتدادات عمرانية غير مخططه، غير أن هذا الوضع قد سمح بنمو المناطق العشوائية و مناطق الإسكان غير الرسمى في العاصمة الجديدة (JIBRIL,I., 2006, 24)

كما واجهت (ياموسوكرو) العديد من الانتقادات التي وجهت إليها كحالة فردية في غربي إفريقيا ليس فقط لأنها تتصل بدوافع شخصية و رغبة الحاكم بل لأنها لا تحقق أياً من الأهداف التي تنتقل من أجلها العاصمة ، فموقع العاصمة الجديدة غير مركزي في علاقاته بباقى أجزاء الدولة كما أن كوديفوار لم

تتخلص من الإرث الاستعماري بل إنها شجعت الاقتصاد الحر بدلاً من مناهضة الإرث الاستعماري و حاولت تطبيق النموذج الغربي للتنمية ، و تعانى العاصمة من العديد من المشكلات التي تتشابه فيها مع العواصم الجديدة من جانب تمويل المشاريع الإنشائية بعد تعرض النمو الاقتصادي لأزمة حادة خلال الثمانينات بعد انخفاض أسعار البترول و أسعار الحاصلات النقدية (البن،الكاكاو) في نفس الوقت الذي تخلت فيه الاستثمارات الخارجية الأجنبية عن تمويل مشروع العاصمة والتي استحوذت على ٢٥% من ميزانية الدولة واستحوذت العاصمة الجديدة على أكبر كم من استثمارات و إنشاءات البنية التحتية ، كما تعانى ياموسوكرو كغيرها من المدن العواصم الجديدة من تغير هائل في أحجامها نتيجة الهجرة ونقل العاصمة، مما يؤدى للإسراع في وجود ونشأة الأحياء العشوائية المتدهورة ، و تتزايد المخاطر التي تواجه المدينة العاصمة الجديدة حيث انما صممت لتكون مدن إدارة و حكم بالدرجة الأولى مع تنوع محدود في الأنشطة التجارية والصناعية (Armstrong, A., 1985, 125).

و يتضح من هجرة العواصم و نقلها بعد الاستقلال في غربي إفريقيا أنها تحركت من الخارج إلى الداخل فالعاصمة هى واجهة الدولة و من ثم تنال عناية أكبر من غيرها و تتعدى العاصمة كونها مركزاً إدارياً و تشريعياً للدولة ، فالعاصمة تستقطب الشعور القومى للأمة و تمثل رمزاً لها لهذا يتضح أهمية العاصمة كمركز للأمة في نقل العاصمة من المنطقة الهامشية إلى الداخل لتكون أكثر تمثيلاً للدولة، و على الرغم من أن العاصمة هي المركز الذي تقوم فيه الحكومة بتأدية وظائفها فقد يكون هناك توزيع و انتشار للهيئات الإدارية الكبرى على مستوى الدولة و لهذا يظهر تعدد العواصم في بعض الدول (محمد عبد الغنى سعودي، ٢٠٠٣ ، ٤٣) في غربي إفريقيا و التي قامت بنقل عواصمها و إنشاء مدن جديدة لتؤدى الوظيفة الإدارية بالدرجة الأولى كما هو الحال في ياموسوكرو و التي تمثل العاصمة الرسمية للدولة إلا أنه على الرغم من ذلك مازالت أبيدجان هي العاصمة الفعلية للدولة و التي تتركز فيها الإدارات الحكومية و الهيئات الإدارية الرسمية ، و تضم العديد من مراكز التمثيل الدبلوماسي و القنصليات للعديد من الدول ، كما أن لاجوس مازالت تضم العديد من الهيئات الحكومية على الرغم من نقل معظم الوزارات و الهيئات الإدارية للعاصمة الرسمية الحالية "أبوجا" غير أن العواصم في تعددها لا تقتصر على تعدد العواصم السياسية فقد تمثل المدينة التجارية الرئيسية العاصمة الاقتصادية في الدولة و قلب اقتصادها مثل "كوتونو" في بنين في حين أن " بورتونوفو " هي العاصمة الإدارية السياسية للدولة.

بينما تعانى العديد من دول غربي إفريقيا من مشكلات متفاقمة في عواصمها تدفعها للتفكير في تحريك العاصمة و نقلها و إن كانت لم تتخذ قرار نقل العاصمة بعد، فقد أعلنت ليبيريا عام ١٩٨٢ عن

ضرورة إنشاء عاصمة جديدة في منطقه ريفية تقوم بوظائف العاصمة الحالية منروفيا و إن لم تحدد الدولة تلك المنطقة بعد، كما تبذل غانا العديد من الجهود لمواجهة الآثار السلبية للمشكلات التي تعانى منها "أكرا" العاصمة الحالية و كلها نفس المشكلات الناجمة عن التضخم الحجمي و المساحى للعاصمة المتروبوليتانية ، و الرغبة في إحداث مزيد من التوازن الإقليمى في توزيع موارد الثروة و الخدمات ، هذا بالإضافة لما تواجهه أكرا من التعرض لأخطار الكوارث الطبيعية التي تهدد بتدميرها و تؤيد فكرة حتمية نقلها إلى موقع آخر بعد أن تعرضت أكرا على فترات تاريخية عديدة إلى عدد من الزلازل منذ عام ١٦٣٦، ١٨٦٢، ١٩٠٦، ١٩٣٩، و قد تم اقتراح العديد من المواقع يصلح اختيارها كمواقع بديلة يمكن أن تقوم فيها العاصمة الحديثة مثل (دودوا، ييجى) و على الرغم من عدم وجود دراسة للموقع المقترح بشكل نهائي إلا أن العديد من الدراسات التي يتم طرحها أو تقديمها يشترط في موقعها أن تتوافر به عدة جوانب تؤخذ بعين الاعتبار:

- أن يكون موضع العاصمة الجديدة حول مورد مائي كبير بعيداً عن مناطق التلوث المائي حتى تتوفر موارد المياه الصالحة للشرب.
- تميز المنطقة البديلة بوفرة الأمطار المعتدلة إلى الكثيفة.
- يراعى في الموقع الجديد أن يكون قريباً من الساحل بدرجة كافية و أن يكون بعيداً عن الاقتراب من حدود دولة أخرى من دول الجوار (Andam, K. , 2004, 16,17).

و تبين من دراسة مواقع و مواضع عواصم غربي إفريقيا أنها تمثل أبرز وأكثر النقاط أهمية في دول غربي إفريقيا، كما اتضح من صورة التوزيع الجغرافي ارتكاز شبكة توزيع العواصم الحالية على قاعدة العواصم الاستعمارية السابقة في معظمها ، و على الرغم مما تتيحه المواقع في معظمها من أهمية نسبيه للعواصم إلا أن الكثير منها قد ورث مواضع سيئة لا تتلائم مع طبيعة الدور الذي تلعبة العواصم، أوما تحتاج إليه من عمليات التنمية، فتعانى العديد من هذه العواصم من جوانب سلبية تتعلق بظروف موضعها السيئة مثل(مشكلات التعرض للفيضان و سوء التصريف و التعرض للمخاطر الطبيعية مثل الزلازل) ، و تبين من الدراسة عمق ظاهرة حركة و هجرة العواصم في غربي إفريقيا ، وتأثيرها في التحول حضرى لشبكة توزيع العواصم ،كما أظهرت الدراسة أن عواصم غربي إفريقيا تقف على أعتاب تحول حضرى جديد نتيجة تطبيق سياسات اللامركزية والعودة بالعواصم نحو الداخل سعيا لتحقيق التوازن و عدالة التوزيع لعمليات التنمية .

الفصل الثالث
دراسة أحجام العواصم فى غربي إفريقيا

أولاً: النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا

١. النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا في النصف الأول من القرن العشرين قبل١٩٥٠
٢. النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا في الفتره من١٩٥٠-١٩٩٠
٣. النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا من ١٩٩٠-٢٠٠٥

ثانياً: معدلات النمو السكاني لعواصم غربي إفريقيا (١٩٥٠-١٩٩٠) (١٩٩٠-٢٠٠٥)

ثالثاً :ضوابط الحجم

١. الضوابط الجغرافية (الطبيعية)
٢. الضوابط الحضارية
٣. الضوابط البشرية

رابعاً : مكونات النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا

١. الزيادة الطبيعية و دورها في نمو سكان العواصم
٢. الهجرة ودورها في نمو سكان العواصم

خامساً : الفئات الحجميه لعواصم غربي إفريقيا

سادساً: عواصم غربي إفريقيا بين النظريه و التطبيق "الهيمنه الحضريه و قوانين المدن "

١. الهيمنه الحضريه
٢. قوانين المدن بين النظرية و التطبيق على عواصم غربي إفريقيا
   أ. قانون المدينه الاولى
   ب. قاعدة الرتبة و الجحجم
٣. مظاهر الهيمنة الحضرية
   أ. المؤشرات الاقتصادية للهيمنة الحضرية في غربي إفريقيا
   ب. المؤشرات الاجتماعية للهيمنة الحضرية في غربي إفريقيا
   ج. المؤشرات السياسية للهيمنة الحضرية في غربي إفريقيا

الفصل الثالث

دراسة أحجام العواصم في غربي إفريقيا

أولاً: النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا

يقصد بحجم المدينة عدد سكانها وليس اتساعها كمنطقه أرضية مبنية ، و تمثل دراسة الحجم أهميه بالغة للمدينة حيث يعتبر الحجم مؤشراً عاماً و مقياساً تقريبياً على وزنها و أهميه موقعها إلى جانب أن هناك وظائف معينه لا تظهر في المدينه عادة إلا بعد أن تصل إلى حجم سكاني معين ، و كلما زاد الحجم تعددت الوظائف. ويمكن التمييز بين اتجاهين رئيسيين في اختيار العاصمة يرتبطان بالحجم ، الأول تتخذ فيه بعض الدول من أكبر مدن الدوله حجماً عاصمة لها ، و الثانى هو أن تتجنب بعض الدول اختيار المدن الكبرى و تفضل اتخاذ مدن جديدة صغيرة حجماً لتكون العاصمة حتى تبتعد بالوظيفه الإدارية عن مواضع الوظائف الكبرى كى لا تقع تحت نفوذها ، و بمجرد أن تستقر العاصمة كمقر و مركز للحكم تبدأ في النمو السريع إلى أن تحتكره و تحرم منه المدن الأخرى و التي تبدأ تدريجياً في انخفاض أحجامها أمام المدينة العاصمة (السيد خالد المطرى، ١٩٨٩،١٤٤).

(١) النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا في النصف الأول من القرن العشرين قبل١٩٥٠:

شهد غربي إفريقيا كما اتضح سابقاً في الفصل التاريخى بذوراً حضرية مبكرة ،وعلى الرغم من ذلك فإنه حتى نهاية القرن التاسع عشر والحرب العالمية الأولى كان النمو السكاني بطيئاً في أغلب المدن الهامة، فقد ضم غربي إفريقيا عام ١٨٩٥ عدداً من المدن الصغيرة و المتوسطة الحجم مثل "لاجوس" و التي وصلت خلال تلك الفترة ٢٠.٠٠٠ نسمة ، و لم تكن المدن الواقعة على الساحل أو في النطاق الغابى إلا مدناً صغيرة الحجم لم تتح لها البيئة الطبيعية أو الظروف الاقتصادية فرصة النمو كمدن كبرى، بل اقتصرت على كونها قرى ومراكز للصيد تعيش معتمدة على الظهير في إمدادها باحتياجاتها،كما أثر الاستنزاف البشرى لتجارة الرقيق منذ بدء الوصول الأوروبي في أن تصبح المنطقة طاردة للسكان مما حد من ظهور المدن كبيرة الحجم ، ومع نهاية القرن التاسع عشر و بداية القرن العشرين عرف غربي إفريقيا المدن الكبرى بشكل محدود في الجنوب النيجيرى، بينما تركزت المدن متوسطة الحجم في نطاق السافانا ، و قد وصلت المدن التابعة لليوروبا إلى نحو ٢٠٠.٠٠٠ نسمة خلال ١٩٠٠ ووصلت كانو عاصمة الشمال النيجيرى إلى نحو ٣٠.٠٠٠ نسمة عام ١٩٠٣، في نفس الوقت الذي كانت فيه المدن المدارية لا تزال تحت ال٢٠.٠٠٠ نسمة و في بعض الأحيان لم يتعد بعضها الـ١٠.٠٠٠ نسمة أو أعلى من ذلك

بقليل ،و خلال الفترة من ١٩٠٠-١٩١٦ وصلت بماكو إلى ٧.٠٠٠ نسمة عام ١٩١٠ ووصلت كوناكرى إلى٦.٠٠٠ نسمة في نفس العام ، بينما مثلت أكرا أكبر المدن حجماً فقد وصلت إلى ٢٧.٠٠٠ عام ١٩٠١ و ارتفعت إلى ٣٠.٠٠٠ عام ١٩١٠ بينما وصلت دكار إلى ١٩.٠٠٠ عام ١٩٠٤(Hance, W., 1970, 215) وقد انتعش النمو الحجمي للمدن العواصم بين الحربين العالميتين فكما توضح بيانات جدول رقم(١).

جدول رقم (١) أحجام عواصم غربي إفريقيا في سنوات مختلفة

في الفترة من ١٨٩٠ – ١٩٦٨ (بالألف نسمة)

الفترة / المدينة	١٨٩٠- ١٨٩٩	١٩٠٠- ١٩٠٩	١٩١٠- ١٩١٩	١٩٢٠- ١٩٢٩	١٩٣٠- ١٩٣٩	١٩٤٠- ١٩٤٩	١٩٥٠- ١٩٥٩	١٩٦٠- ١٩٦٨	الفترة / المجمعات الحضرية
بورتنوفو	—	—	—	—	١٩٣٠	١٩٤٠	١٩٥٧	١٩٦٤	١٩٦٤
	—	—	—	—	٢٥	٢٨	٣٢	٧٠	١٢٠
بنجويل	—	—	—	—	—	—	١٩٥١	١٩٦٦	١٩٦٦
	—	—	—	—	—	—	٢٠	٣١	٤٣
أكرا	١٨٩١	*١٩٠١	١٩١٠	١٩٢١	١٩٣٦	١٩٤٨	—	١٩٦٦	١٩٦٦
	١٦	٢٧	٣٠	٤٣	٧١	١٣٦	—	٥٢٢	٦٠٠
كوناكرى	—	—	*١٩١٠	—	١٩٣٠	١٩٤٨	—	—	١٩٦٣
	—	—	٦	—	١٢	٢٦	—	—	٨٠
أبيدجان	—	—	١٩١٠	١٩٢٩	١٩٣٦	١٩٤٨	١٩٥١	—	١٩٦٣
	—	—	٠.٧٢٣	٥	٢٤	٤٦	٨٧	—	٢٥٠
منروفيا	—	—	—	—	١٩٣٤	—	١٩٥٦	—	١٩٦٨
	—	—	—	—	١٠	—	٤٢	—	١٠٠
بماكو	—	—	*١٩١٠	—	١٩٣٠	١٩٤٠	١٩٥٧	—	١٩٦٠
	—	—	٧	—	٢٠	٣٠	٨٧	—	١٣٠
نيامى	—	—	—	—	١٩٣٠	١٩٤٠	١٩٥٥	—	١٩٦٠
	—	—	—	—	٣	٦	١٨	—	٣٠
لاجوس	١٨٩٠	—	—	١٩٢١	١٩٣٦	—	١٩٥٢	—	١٩٦٣
	٨٧	—	—	١٠٠	١٣٧	—	٢٦٧	—	٦٦٥
دكار	١٨٩١	١٩٠٤	—	١٩٢١	١٩٣١	١٩٤٦	١٩٥٧	—	١٩٦٠
	٩	١٩	—	٣٢	٥٤	١٧١	٢٣٥	—	٣٣٥
فريتاون	—	—	—	—	١٩٣١	—	١٩٥٣	١٩٦٦	١٩٦٨
	—	—	—	—	٥٥	—	٦٤	١٤٨	٢٠٠
لومى	—	—	—	—	١٩٣٠	١٩٤٠	١٩٥٢	١٩٦٦	١٩٦٦
	—	—	—	—	.١٠	٢٠	٣٥	٨٦	١٢٩
واجادوجو	—	—	—	—	١٩٣٠	١٩٤٠	١٩٥٦	١٩٦١	١٩٦٨
	—	—	—	—	١٢	٢٠	٣٨	٥٩	١١٠

المصدر:

الأعمدة من ١ إلى ٤ :

White,M.A.& Gleave,M.A.: An Economic Geography OF West Africa ,G.Bell& Sons, Ltd, 1971.263

الأعمدة من ٥ إلى ٩ :

Tabouret- A. K : Language Use In Relation To The Growth Of Towns In West Africa-A Survey, International Migration Review, Vol. 5, No. 2, Summer, 1971. 18

وكما اتضح من الجدول رقم (١) انتعش النمو الحجمي للمدن العواصم بعد الحرب العالمية الأولى، و استمرت معدلات النمو في التسارع حتى نهاية الحرب العالمية الثانية و التي تزامنت مع عودة أعداد من المحاربين إلى المستعمرات، في نفس الوقت الذي بدأت فيه بعض الصناعات في المدن الموانىء في النهوض ، مما ساعد على ارتفاع معدلات النمو الحضري بصورة فاقت معدلات النمو للسكان على مستوى الدول في بعض الأحيان (White,M.& Gleave,M., 1971;263)، و قد تميز نمو المدن الرئيسية في إفريقيا عامة خلال نهاية تلك الفترة" النصف الأول من القرن العشرين " بسرعة الإيقاع بسبب ارتفاع معدلات الزيادة الطبيعية إضافة إلى عامل الهجرة الريفية الحضرية ، وعلى الرغم من اختلاف تلك المدن في وظائف سكانها و نوعية الحياة بها إلا أن هناك تشابهاً بينها و هو الهيمنة الطاغية لتلك المدن و التي مثلت أغلبها المدينة الأولى ،واستقطبت أكبر نسبة من سكان الحضر خلال هذه الفترة المبكرة نسبيا، فقد ضمت "كوناكرى"على سبيل المثال ٥٩% من الحضر في غينيا في نهاية تلك الفترة (عزيزة بدر،١٩٩٧،٤٣٦).

وقد حققت تلك المدن في معظمها نمواً حجمياً كبيراً بشكل خاص خلال فترة الثلاثينيات وحتى فترة الستينيات، و إن كانت قد تباينت أحجامها تبعا لاختلاف خصائصها، فكما اتضح من جدول رقم (١)، تباينت أحجام العواصم خلال الفترة (١٩٣٠و حتى نهايات ١٩٦٠) تبعاً لاختلاف كل حالة من تلك المدن بخصائصها و ظروف نشأتها ووظائفها بين عواصم إقليمية و مدن موانىء رئيسية و بين المدن صغيرة وحديثة النشأة نسبياً ، فقد حققت "دكار" علي سبيل المثال حجماً كبيراً نسبياً منذ١٩٢٠ ، فقد وصل حجمها ٣٠.٠٠٠ نسمة مقارنة بنمط آخر من العواصم الداخلية مثل "بماكو ، نيامى" مثل "بورتنوفو" والتي وصل حجمها مع بداية الفترة ٥.٠٠٠ نسمة، كما حققت كل من بماكو و منروفيا نمواً حجمياً خلال الفترة من الثلاثينيات وحتى نهاية العقد الخامس، فقد تطور حجم منروفيا من نحو ١٠.٠٠٠ نسمة عام ١٩٣٠ لتتضاعف لنحو ٤٢.٠٠٠ نسمة عام ١٩٥٦ ، أما بماكو فقد تزايد حجمها من ٢٠ ألف نسمة عام ١٩٣٠ وحتى ٨٧ ألف عام ١٩٥٧، بينما تشيرالبيانات القليله المتاحة إلى النمو المبكر للتجمعات الحضرية للمدن العواصم و تسارع نمو الضواحى بمعدلات تفوق نمو المدن العواصم نفسها كما يتضح في "لومى" و التي تعد مثالاً واضحاً على ذلك، فقد حققت المدينة زيادة بلغت ٣٤.٠٠٠ ألف نسمة خلال عاميين فقط من ١٩٦٦-١٩٦٨فقد تزايدت من٨٦.٠٠٠ ألف نسمة عام ١٩٦٦ إلى ١٢٠.٠٠٠ ألف نسمة عام ١٩٦٨ ، في حين ارتفع حجم ضواحى المدينة من ١٢٨.٠٠٠ ألف نسمة إلى ٢٠٠.٠٠٠ ألف نسمة بزيادة بلغت حوالي ضعف الزيادة التي حققتها المدينة خلال نفس الفترة.(Tabouret- A., 1971, 180.181) .

(٢) النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا في الفتره من ١٩٥٠-١٩٩٠:-

تعتبر فترة نهاية الاستعمار و العقود التالية للاستقلال هى فترة الانفجار السكاني علـى مسـتوى غربي إفريقيا بشكل عام ، بعد أن أصبح المناخ الاجتماعى والاقتصادي أكثر اسـتقرارا مـع نهـوض الأنشطة الصناعية و التجارية و زيادة الصادرات الزراعية من المحاصيل النقدية و المواد الخام التعدينية، و التي أصبح دخلها موجهاً و خالصاً لصالح دول المنطقة ، و يوضح الجدول التالي تطورأحجام عواصم غربي إفريقيا و معدلات نموها خلال الفترة من (١٩٥٠-١٩٩٠).

جدول رقم (٢) تطورأحجام عواصم غربي إفريقيا و معدلات نموها خلال الفترة من (١٩٥٠-١٩٩٠)

الدولة	العاصمة	١٩٥٠		١٩٩٠		نسبة الزيادة ١٩٥٠-٩٠	معدل النمو السنوي								
		سكان العاصمة بالألف نسمة	نسبة العاصمة من الحضر%	سكان العاصمة بالألف نسمة	نسبة العاصمة من الحضر%		٥٠-٥٥	٥٥-٦٠	٦٠-٦٥	٦٥-٧٠	٧٠-٧٥	٧٥-٨٠	٨٠-٨٥	٨٥-٩٠	المتوسط ٥٠-٩٠
بنين	بورتونوفو	٤٠	٣٠.٢	٢٤٠	١٢.١	٥٠٠	٢.١	٣.٤	٣.٤	٣.٥	٤.٠	٤.١	٥.٣	٥.٦	٤.٩
بوركينا فاسو	واجادوجو	٣٠	٢٠.١	٤١٠	٥٠.٩	١٢٦٦	٦.٨	٦.١	٦.٨	٦.١	٦.١	٦.١	٥.٦	٥.٩	٦.١
الرأس الأخضر	برايا	١٣	١٠٠	٣٨	٣٠.٤	١٩٢				..		.	.	٥.٥	٥.٥
كوت ديفوار	ابيدجان	١٠	٢٠	٢١٠٠	٣٥	٢٩٠٠	٩	٩	٩	٩	٩	.	٤	٦	.٩
جامبيا	بنجول	١٠٣	١١.٩	١٦٤	١٥	٦١							.	.	.
غانا	أكرا	٢٥٠	٣٥.٣	١٤٠٠	٢٩	٤٠٠	٤.٥	٤.٦	٦.٥	٦.٣	٣.٤	٣.٤	٣.٤	٣.٥	٤.٥
غينيا	كوناكري	٤٠	٢١.٩	١٠٦٠	٩٥.٣	٤١٠٠	١٠.٠	١٠.٥	١٢.٣	١٢.٣	١٢.٣	٥.٠	٥	٥.٥	٩.٠
غينيا بيساو	بيساو	...	...	١٢٥	٤١	...	..	...	...	..	...	.	..	.	٥.٥*
ليبيريا	منروفيا	٥٠	٤٥.٤	٣٠٠	٤٦.٣	٥٠٠	٦.١	٦.١	٦.١	٦.١	٦.١	٦	٥.٠	٥.٥	٤.٩
مالي	باماكو	٦٠	٢٠	٦٦٠	٣٦.٠	١٠٠٠	١.٢	٠.٢	٠.٢	٠.٢	٠.٢	٤.٤	٣.٣	٣.٤	٦.٢
موريتانيا	نواكشوط	١٣٥	٥.٢	٥٦٢	٦٦	٣١٦	.	.	..	.	..			١٠.٠	١٠.٠
النيجر	نيامي	٣٠	٤٢.٢	٥٠٠	٤١.٣	١٠٠٠	٥.٩	٥.٩	٦.١	٦.١	٠.٩	٠.٩	٤	١	٠.٦
نيجيريا	لاجوس	٢٩٠	٨.٦	٤٤٥٠	٢٠.٤	١٤٣٥	٩.١	٩.٠	٩.١	٩.٠	٩.٠	٦.١	٥.٤	٥.٣	٠.١
السنغال	دكار	٢٢٠	٢٩.٣	١٤٠٠	٥٢.١	٥٦٠	٤.٩	٤.٩	٤.٩	٤.٩	٤.٩	٤.٩	٤	٤.١	٤.٩
سيراليون	فريتاون	٥٠	٢٨.٩	٦٩٠	٥١.٦	١٢٠٠	١	٦	٧	١	٧	٥.٩	٥	٥.٤	٦.١
توجو	لومي	٤٠	٤٤	٥١٠	٥٠.٦	١١٠٠	٦.٤	٦.٤	٦.٤	٦.٣	٦.١	٦.١	٦.٢	٦.١	٦.٣

المصدر:

Abdel Hameed, W., Size and Growth of Urban Population in Western Africa, African Studies, African Research And Studies Institute, 1994, **Table 14, 36**

*Klasa, M. , Bontu, Settlement Pattern In West Africa, Long Term Perspective Study,Commentary on the database 1994, OECD, Jan. 1998. 38-100

و كما يتضح من الجدول يمكن التمييز خلال تلك الفترة بين نمطيين من العواصم تبعاً لنوعية أحجامها و موارد الثروة و مستواها الاقتصادي ،حيث تتوافق المدن ذات الأحجام الكبيرة و معدلات النمو السريعة مع الدول ذات الموارد الاقتصادية والتي تميزت بسرعة تنامى معدلات وعمليات التنمية الاقتصادية بهاء وقد اعتمد نمو تلك العواصم في أغلب الأحوال على استقطاب أعداد كبيرة من المهاجرين من العمالة خاصة في المدن التي ازدهرت بها عمليات التنمية الصناعية مثل "دكار، أبيدجان " و التي قفزت أحجامها لنحو ربع مليون نسمة في دكار و نحو مائة ألف نسمة في أبيدجان بحلول عام ١٩٦٠ ، في حين ضمت "كوناكرى و بورتنوفو" نحو ٦٠.٠٠٠ نسمة عام ١٩٦٠، و في المقابل حققت مجموعة

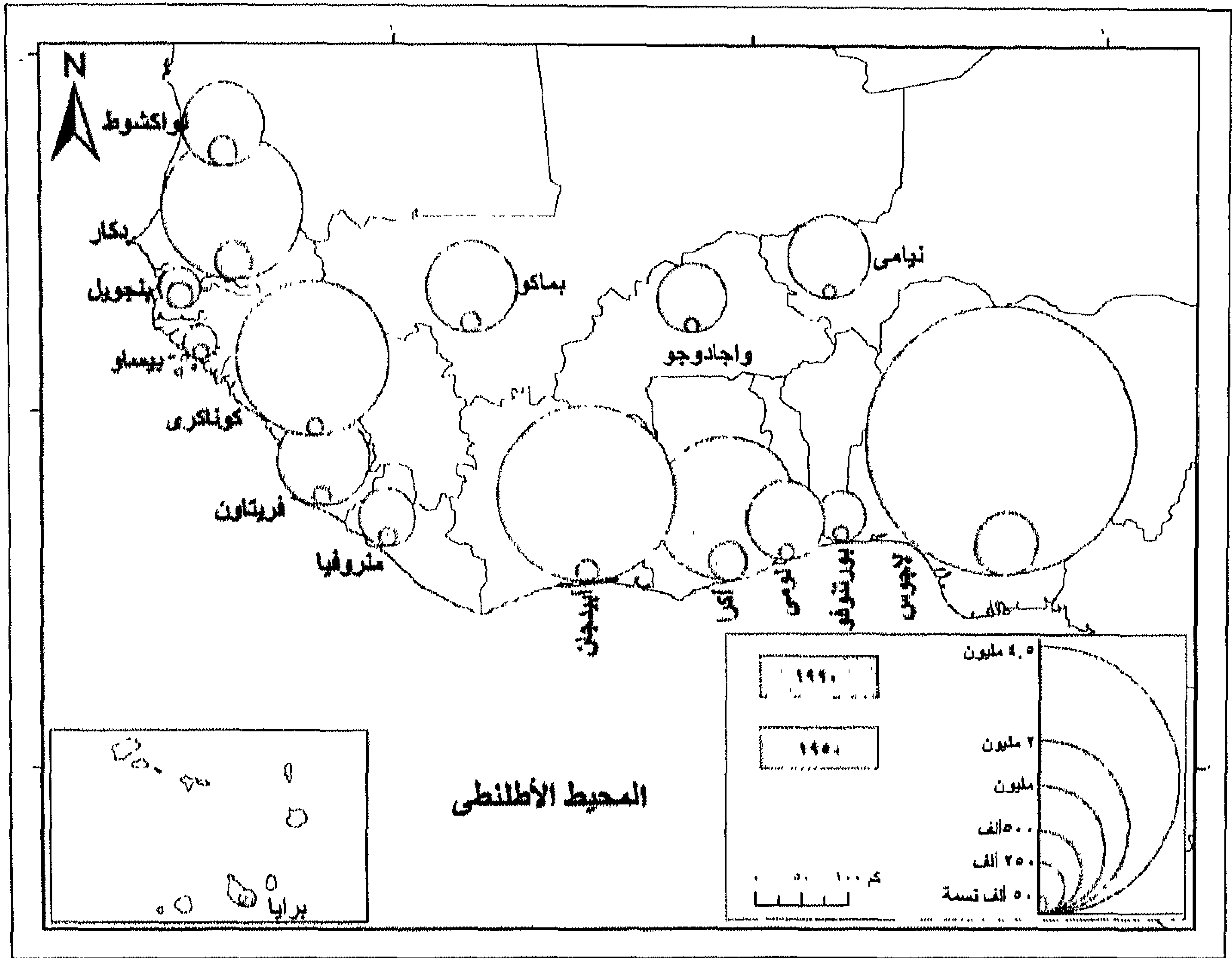
المدن العواصم في الدول الفقيرة و منخفضة التنمية أحجاما متواضعة كما هو الحال في النيجر و بوركينا فاسو (Steel, R ., 1961, 245,255).

و قد شهدت بعض من تلك المدن على الرغم من صغر أحجامها معدلات نمـو متسـارعة مثـل واجادوجو عاصمة بوركينا فاسو و التي شهدت معدلات نمو مرتفعة ، ولا سيما في الستينيات و طـوال السبعينيات، فقد نمت المدينة بمعدل سنوي وصل إلى ٧ ٪ تقريباخلال ١٩٥٠ -١٩٧٥، وكنتيجه لـذلك ارتفعت نسبة العاصمة من السكان الحضر إلى ٣٦.٤%عام ١٩٧٥ ، مقارنة بنسبتها من جملة السـكان الحضر عام ١٩٥٠ والتي وصلت ٢٠.٨ ٪، و ترجع هذه الزيادة في أغلبها للهجـرة الداخليـة حيـث وصلت نسبة السكان المولودين في المدينة عام ١٩٧٥ إلى ٤٥%من سكانها و شكلت نسبة المهاجرين من أنحاء الدولة ٤٨% من السكان ، فقد استقبلت واجادوجو ٤٢.٠٠٠ ألف نسمة سنة ١٩٧٥مـن الهجـرة الداخلية من المقاطعة الوسطى التي تقع فيها العاصمة في مقابل و٦.٩% من المهاجرين من خارج الدولة (Beauchemin, C., 2005, 1131).

وقد شهدت الفترة التالية منذ ١٩٨٠ كساداً إقتصادياً في معظم دول غربي إفريقيا تزامن معها حدوث فترات الجفاف ، مما دفع بمزيد من تيارات الهجرة الريفية الحضرية نحو المدن بحثاً عن فرص للعيش، فتزايدت أحجام العديد من مدن غربي إفريقيا في نطاق الساحل السوداني خاصة في العواصم والمدن الكبرى كما في نواكشوط وبماكو وواجادوجو، والتي شهدت جميعها أعلى معدلات لنموها السنوي خلال تلك الفترة وصلت خلال فترات الجفاف من ١٩٧٦ إلى١٩٨٣النحو١٠%في نواكشوط.(Dietz, T.& Zaal F., 2002, 15).

وقد اتخذ النمو الحجمي طريقه في الزيادة بعد استقلال الدول معتمداً على القاعدة التي تكونت منذ الفترة الاستعمارية، حتى أصبح النمو الحجمي السريع للعواصم ملمحاً بارزاً لإتجاهات النمـو السـكاني لغربي إفريقيا و أحد أهم التغيرات الديموجرافية التي أخذت مكانها في غربي إفريقيا خلال العقود الأربع الأخيرة حتى التسعينيات ،فكما يشير تحليل بيانات الجدول رقم (٢) و شكل رقـم (٢٩) إلـى اسـتمرار ظاهرة تضاعف أحجام المدن العواصم في غربي إفريقيا وخاصة المدن الداخلية النهرية "بماكو ، نيامى و واجادوجو" و التي تضاعفت بين ١٠ إلى ١٨ مرة خلال الفترة من ١٩٥٠ إلى ١٩٩٠ بمعدل يفوق نسبة تضاعف العواصم الساحلية و التي تضاعفت بين ٥ إلى ٦ مرات خلال نفس الفترة باستثناء "كوناكرى و أبيدجان" و "لاجوس"و التي تضاعفت ٤٠ و ٣٠ مرة على التوالي(عزيزة بدر،١٩٩٧،٤٣٩).

شكل رقم (٢٩) النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا في الفترة من ١٩٥٠-١٩٩٠



المصدر اعتمادا على بيانات جدول رقم (٢)

و يشير الجدول رقم (٢) أيضاً إلى تباين نسبة سكان المدن العواصم من جملة سكان الحضر في غربي إفريقيا من عام ١٩٥٠ إلى ١٩٩٠ ، و التي تعكس على الرغم من ذلك استمرار سيادة ظاهرة الهيمنة الحضرية للمدينة الأولى العاصمة واستقطابها لأكبر نسبة من سكان الحضر، و يظهر ذلك جلياً في كل من "بنجويل" و التي شكلت ٨٧% من جملة سكان الحضر في جامبيا بينما وصلت نسبة حجم السكان في "نواكشوط" إلى ٥٠.٢ % من جملة سكان الحضر في موريتانيا في حين أن "برايا" شكلت ١٠٠%من جملة سكان الحضر في الرأس الاخضر.

(٣) النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا من ١٩٩٠-٢٠٠٥

تعتبر هذه الفتره هى البداية الحقيقية لمعدلات النمو السريع و الملحوظ و تزايد أحجام العواصم في غربي إفريقيا، فقد شهدت العواصم خاصة التي تم نقلها حديثاً (أبوجا – ياموسوكرو)، والتي شهدت نمواً سريعا منذ نشأتها، فقد حققت أبوجا عاصمة نيجيريا نموا سريعا ووصل حجمها إلى ٣٩٩ ألف نسمة منذ ١٩٩١ لتتضاعف مع نهاية الفترة من ١٩٩٠ إلى ٢٠٠٥ لنحو ٦١٢ ألف نسمة، ويتكرر الوضع في ياموسكرو والتي بلغ حجم سكانها عام ١٩٩٠ طبقاً لإحصاءات الأمم المتحدة نحو ١٢٦ ألف نسمة

وتضاعف حجمها لأكثر من ٤ مرات حتى عام ٢٠٠٥ لتصل إلى٤٩٠ألف نسمة خلال١٥ سنة ، كما يوضح جدول رقم (٣).

جدول رقم (٣) أحجام عواصم غربي إفريقيا و معدلات النمو السنوي خلال الفتره من (١٩٩٠-٢٠٠٥)

العاصمة	عدد السكان بالألف نسمة				معدل النمو السنوي				نسبة الزيادة
	P_1 ١٩٩٠(١)	P' ١٩٩٥(٢)	P_2 ٢٠٠٠(٣)	٢٠٠٥(٤)	٩٠-٩٥	٩٥-٢٠٠٠	٢٠٠٠-٢٠٠٥	المتوسط	٩٠-٢٠٠٥
بروتونوفو	٢٠٠	٢٠٩	٢١٩	٢٤٢	٠.٩	٠.٩	٢	١.٣	٢١
واجادوجو	٥٠١	٦٦٦	٨٣١	٩٢٦	٥.٩	٤.٥	٢.٢	٤.٢	٨٥
برايا	٥٦	٦٧.٥	٧٩	١١٧	٣.٨	٣.٢	٨.٢	٥.١	١٠٩
ياموسوكرو	١٢٦	١٦٣	٣٢٦.٥	٤٩٠	٥.٣	١٤.٩	٨.٥	٩.٥	٢٨٩
بنجويل	١٩٩	٢٦١ ٣	٣٢٣.٥	٣٨١	٥.٦	٤.٤	٣.٣	٤ ٤	٩١
أكرا	١٠٣٨	١٤٧٦.٣	١٩١٤.٥	١٩٦١	٧.٣	٥.٣	٠.٥	٤ ٤	٨٩
كوناكرى	٩٤٠	١٠٨٦	١٢٣٢	١٤٢٥	٢.٩	٢.٦	٣	٢.٨	٥٢
بيساو	١٩٨	٢٤٠.٥	٢٨٣	٣٦٧	٤	٣.٣	٥.٣	٤.٢	٨٥
منروفيا	٤٥٥	٢٧٠	٤٨٥	٩٣٦	٠.٧	٠.٦	١٤.١	٥.١	١٠٦
بماكو	٧٣٦	٩٢٩	١١٢٢	١٣٦٨	٤.٨	٣.٨	٤	٤.٢	٨٦
نواكشوط	٤٥١	٦٠٢.٣	٧٥٣.٥	٦٣٧	٦	٤.٦	٣.٣-	٢.٤	٤١
نيامى	٤٤٢	٦٠٩	٧٧٦	٨٥٠	٦.٦	٥	١.٨	٤.٥	٩٢
أبوچا	٣٩٩	٤٠٥.٣	٤١١.٥	٦١٢	٠.٣	٠.٣	٨.٣	٣	٥٣
دكار	١٥٦١	١٨١٩.٥	٢٠٧٨	٢١٥٩	٣.١	٢.٧	٠.٨	٢.٢	٣٨
فريتاون	٥٨٠	٦٩٠	٨٠٠	٧٩٩	٣.٥	٣	٠.٠٢٥	٢ ٢	٣٨
لومى	٦١٠	٦٨٥.٥	٧٦١	١٣٣٧	٢.٤	٢.١	١١.٩	٥.٥	١١٩

المصدر:

* (١) Klasa, M. , Bontu, Settlement Pattern In West Africa, Long Term Perspective Study,Commentary on the database 1994, OECD, Jan. 1998, 38-100

* (٢) من حساب الطالبة باستخدام المعادلة $P' = P + \frac{n}{N}(P_2 - P_1)$

* معدل النمو من حساب الطالبة باستخدام المعادلة $r = \exp(\frac{1}{n}\ln(\frac{P_2}{P_1}) - 1)$ حيث p١ حجم السكان في السنة الأولى ،p٢ حجم السكان في السنة الثانية

Siegel ,J.& Swanson,D. A.: The Methods And Materials Of Demography ,Second Edition ,Elsevier Academic Press ,USA 2006, 165

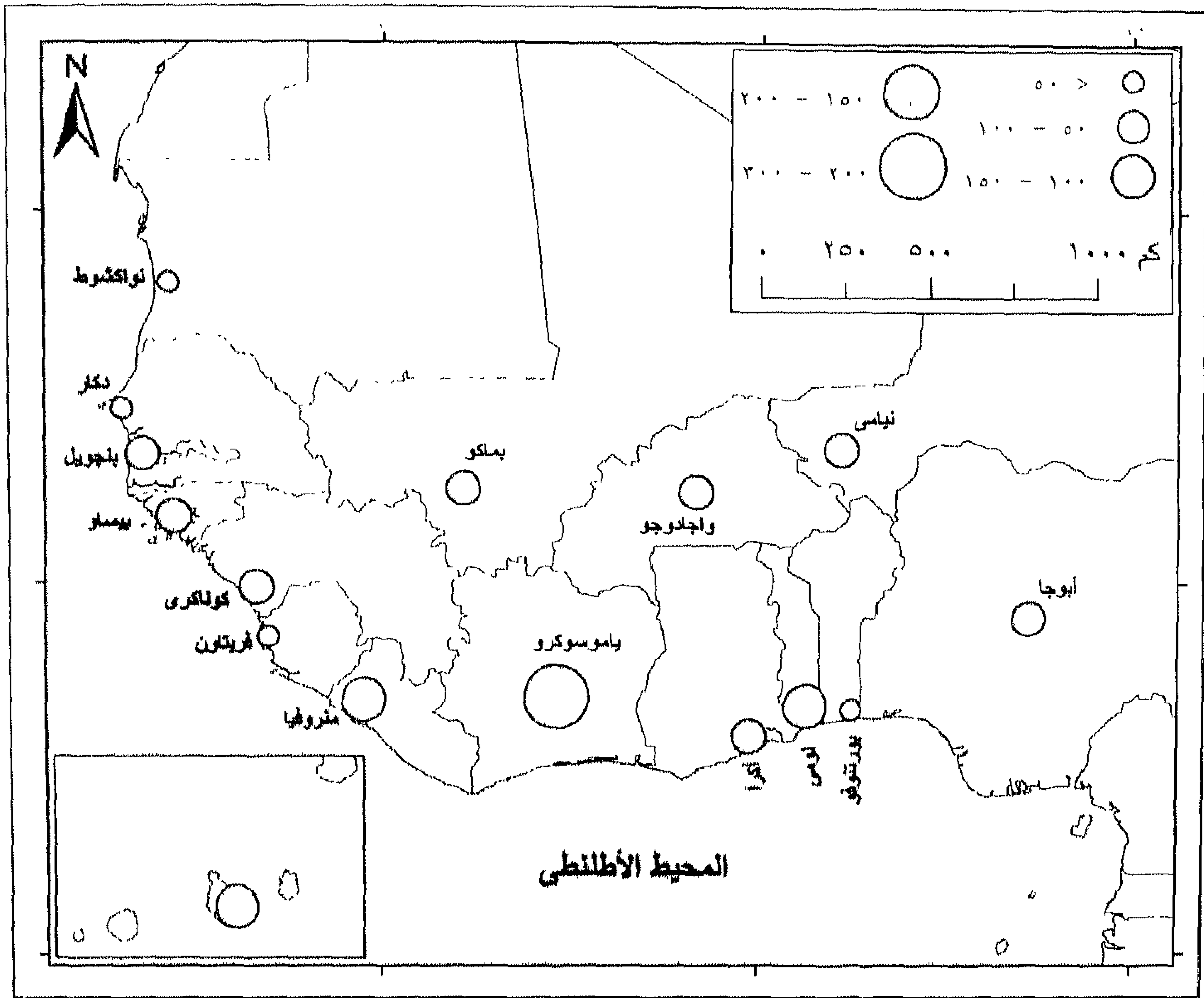
* (٣) http://www.worldgazzeteer.com

* (٤) U.N. , World Urbanization Prospects, The 2005 Revision Department Of Economic And Social Affairs 2006, 143-145

* المتوسط و نسبة الزيادة من حساب الطالبة

ولم يقتصرتسارع نمو الحجمي على العواصم الحديثة ، بل شهدت بعض العواصم التي نشأت منذ الفترة الاستعمارية نموا متزايدا كما هو الحال في(بماكو وكوناكرى) والتي تخطت كلتاهما المليون نسمة خلال الفترة من ١٩٩٠- ٢٠٠٥كما يتضح من جدول رقم (٣) و شكل رقم(٣٠) .

شكل رقم (٣٠) نسبة الزيادة الحجمية لعواصم غربي إفريقيا في الفترة من ١٩٩٠-٢٠٠٥



المصدر اعتمادا على بيانات جدول رقم (٣)

فيمكن تصنيف عواصم غربي إفريقيا طبقاً لنسبة زيادتها الحجمية خلال الفترة من١٩٩٠-٢٠٠٥ إلى مجموعة فئات تضم الفئة الأولى مجموعة العواصم التي لم يحقق نموها الحجمي تضاعفاً مثل (نواكشوط -بورتنوفو -دكار-فريتاون)، بينما حققت نصف العواصم تضاعفا لمرة تقريباً و هى (بنجويل - كوناكرى- أبوچا - واجادوجو- نيامى- بماكو - أكرا - بيساو) في حين حققت ثلاث عواصم تضاعفا لأقل من مرتين (لومى - منروفيا- برايا) و تضاعفت ياموسكرو وحدها لأكثر من ثلاث مرات.

وقد تأثرت بعض العواصم و المدن بالأحداث السياسية التي شهدتها المنطقة من انتشارالعنف و الحروب الأهلية كما هوالحال في منروفيا، فقد وقفت الحروب الأهلية وراء تضاعف حجم المدينة والتي قدرحجمها قبل الحرب بنحو ٥٠٠ ألف نسمة تضاعفت خلال الفترة التالية للحرب حتى ٩٠٠ ألف نسمة تقريبا نتيجة لفرار و تكدس الآلاف من اللاجئين السيراليونين وآلاف النازحين داخليا(عزيزة بدر،١٩٩٧،٨٩٧).

و قد أدى التوسع في تركز الخدمات الرئيسية في معظم عواصم دول غربي إفريقيا و إفريقيا جنوب الصحراء إلى تزايد تيارات الهجرة الريفية الحضرية صوب العواصم و التي وقفت وراء نمو تلك المدن بصوره واضحة، فقد شهدت (واجادوجو) توسعا في تركز خدمات قطاع التعليم بمراحله المختلفة أدى إلى تزايد تيارات الهجرة التي وقفت وراء ارتفاع معدلات النمو الحضري للمدينة خلال الفترة١٩٩٠-١٩٩٥ و الذي وصل خلالها معدل النمو الحضري للمدينة إلى ٦ % ، فقد أظهرت الدراسة اقتران النمو الحضري للمدينة بارتفاع نسبة الملتحقيين بالتعليم عبر المراحل المختلفة ، فقد ارتفعت نسبة الملتحقين بمرحلة التعليم الأساسى ٧٦% عام ١٩٩٣ بينما بلغت نسبة الالتحاق بالمستوى الثانى والجامعى إلى ٤٢% و ١٨% على التوالي من الفئات العمرية لهذه المجموعة و التي ارتفعت بها نسبة المهاجرين و المولودين خارج المدينة ، بينما اقتصرت نسبة الالتحاق بمرحلة التعليم الأساسى على ٥٠% عام ١٩٧٠ ووصلت نسبة الملتحقيين بالمستوى الثانى إلى ٧% تقريبا ولم تتعد نسبة الإلتحاق بالتعليم الجامعى و ما بعد الجامعى ١% فقط (Dietz, T.& Zaal F., 2002, 16).

ثانياً: معدلات النمو السكاني لعواصم غربي إفريقيا (١٩٥٠-١٩٩٠) (١٩٩٠-٢٠٠٥) :-

تعتبر الفترة التالية للاستقلال هى البداية الأساسية لتزايد معدلات نمو العواصم كما يتضح من الجدول رقم (٢) ، و الذي يمكن من خلاله أن نصنف عواصم غربي إفريقيا باعتبار معدلات نموها خلال الفترة الأولى من (١٩٥٠-١٩٩٠) إلى ثلاث مجوعات :

*عواصم ذات معدل نمو سريع يفوق ٧% وتضم هذه المجموعه ست عواصم هى (نواكشوط – أبيدجان – كوناكرى – نيامى – لاجوس – بنجويل).

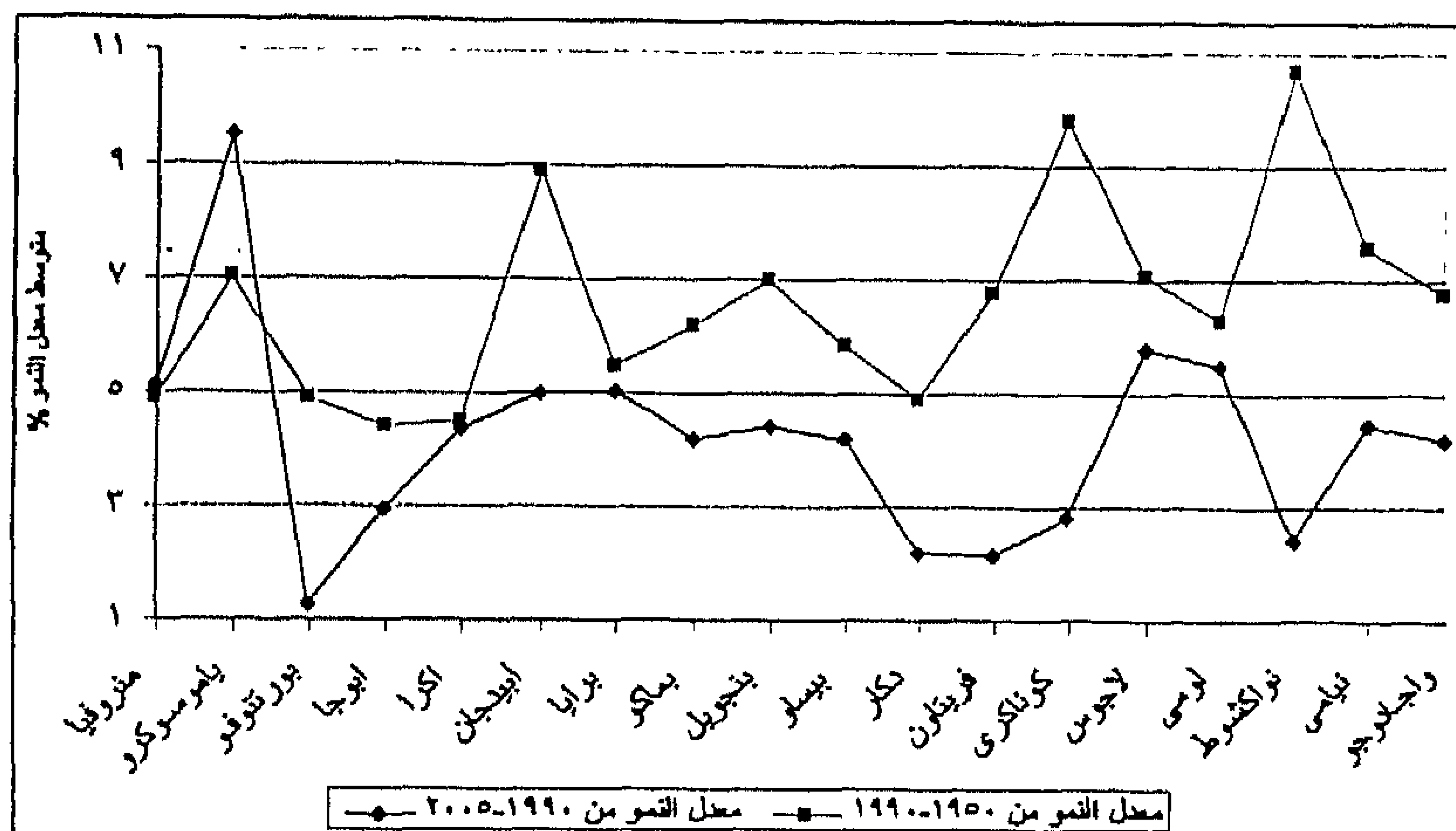
*عواصم ذات معدل نمو متوسط يصل بين ٥ : ٧% و تضم هذه المجموعه خمس عواصم هى (بيساو -فريتاون- واجادوجو -بماكو – لومى -برايا).

*عواصم ذات معدل نمو منخفض أو بطئ أقل من ٥% و تضم أربع عواصم هى (دكار-منروفيا- بروتونوفو- أكرا).(Abdel Hameed, W., 1994, 35).

و تشير معدلات النمو السكاني لعواصم غربي إفريقيا خلال الفتره من ١٩٥٠-١٩٩٠ إلى سرعة و ارتفاع معدلات النمو الحضري لغربي إفريقيا عامة ،و التي فاقت معدلات النمو الحضري للقارة و الذي وصل ٤.٥٤% عام١٩٥٠ ثم انخفض إلى ٤.٣٨% في الفترة بين ١٩٩٠و١٩٩٥،بينما حقق معدل النمو الحضري لغربي إفريقيا في الفترة ١٩٥٠-١٩٦٠ ارتفاعاً عن معدل نمو القارة فوصل إلى ٦% ثم انخفض إلى ٥%حتى ١٩٩٥ (عزيزة بدر،١٩٩٧،٤٦٢).

ويتضح من تتبع متوسط معدلات النمو السكاني بين عواصم غربي إفريقيا خلال الفترة ١٩٥٠-٢٠٠٥) كما يتضح من شكل رقم (٣١) استحواذ المدن العواصم الساحلية على أعلى معدلات للنمو على مستوى عواصم غربي إفريقيا خلال الفترة من ١٩٥٠-١٩٩٠، فقد استمر التركز المدنى الكبير على الساحل الذي ضم أكبر المدن العواصم حجما في غربي إفريقيا في حين حققت العواصم في نطاق السافانا نمواً معتدلاً في أغلبها ومثلت (لاجوس - بيساو - نواكشوط - نيامى) أعلى معدلات للنمو.

شكل رقم (٣١) متوسط معدلات نموالعواصم في غربي إفريقيا خلال الفترة (١٩٥٠-٢٠٠٥).



المصدر : اعتمادا على بيانات جدول رقم (٢) ،(٣)

فقد عرفت بعض العواصم معدلات النمو السريعة منذ بداية الفترة خاصة الدول التي حصلت على استقلالها و لم يكن بها غالبا أي من المراكز الحضرية كما هو الحال في موريتانيا ، فقد كانت تحكم من خارج الدولة قبل الاستقلال وأصبحت نواكشوط عاصمة لها بعد الاستقلال، و لم يكن بها حجم سكاني يذكر حتى عام ١٩٦٠ فقد اقتصر على ٥.٨٠٧ ألف نسمة فقط ثم ارتفع حجم سكانها طبقاً لإحصائيات ١٩٧٥ إلى ما يزيد عن ١٠٠.٠٠٠ لتصل الى ١٣٥.٠٠٠ نسمة عام١٩٧٧وتكون بذلك أول مدينة موريتانية تسجل مثل هذا الحجم، و ترجع زيادة معدلات النمو السكاني منذ اختيار المدينه لتكون العاصمة إلى جذب العاصمة للأيدى العاملة في القطاعات الحكومية و الحرف و احتياج المشروعات الجديدة إلى الخبرة الفنية الأجنبية، و قد ظلت تلك العوامل مؤثرة في عملية النمو السكاني لنواكشوط في الفتره من(١٩٦٠-١٩٧٥) ، فضلاً عن ظروف الجفاف و التي ساهمت في رفع معدلات النموالسكاني للمدينة منذ (١٩٦٢ و حتى -١٩٧٥) وبلغ معدل النمو السكاني ٢٣% سنوياً خلال تلك الفترة و التي لجأ فيها البدو و الرعاة نحو العاصمة طلباً لرعاية السلطة الحكومية (محمد محمد زهره،١٩٧٨،٨٠٨)، كما حققت المدينة أعلى معدلات النمو بين عواصم غربي إفريقيا خلال الفتره من (٨٥-٩٠) بعد موجة الجفاف

التي شهدتها البلاد و التي أدت إلى نزوح الآلاف من البدو السكان في المناطق الريفية نحو العاصمة هرباً من الجفاف و قلة الموارد و بحثاً عن المساعدات الحكوميه(O'Connor, A.,1983 ,48).

وقد تعدى الحد الأعلى لمعدلات نمو عواصم غربي إفريقيا و الذي وصل إلى ٥ % معدل نمو غربي إفريقيا خلال الفترة بين(١٩٩٠-٢٠٠٥) والذي وصل إلى ٤.٣٤%، وقد تقاسمت العواصم الساحلية وعواصم النطاق السافانى معدلات النمو المتوسطة ، وطبقا لتحليل بيانات شكل رقم (٣١) يمكن أن نصنف عواصم غربي إفريقيا طبقا لمتوسط معدلات النمو خلال الفتره ١٩٩٠-٢٠٠٥ إلى ثلاث مجموعات:

*مجموعة العواصم ذات النمو السريع +٥% و تضم (منروفيا – برايا – لومى-ياموسكرو).

* مجموعة العواصم ذات النمو المتوسط بين ٣:٥% و تضم ست عواصم هى (واجادوجو- بنجويل- أكرا -بيساو-بماكو-نيامى) .

* مجموعة العواصم ذات النمو المنخفض أقل من ٣% و تضم ست عواصم هى (كوناكرى – نواكشوط – أبوجا -دكار-بورتنوفو – فريتاون).

وعلى الرغم من ذلك فقد تراجع متوسط معدلات نمو عواصم غربي إفريقيا خلال الفترة التاليـة (١٩٩٠- ٢٠٠٥) بشكل عام مقارنة بالفترة السابقة من (١٩٥٠-١٩٩٠) ، وكما توضح بيانات جدول رقم (٣) فقد اتسع المدى بين الحد الأدنى والأعلى لتلك المعدلات والذي وصل أدناه في فريتــاون ٠.٠٢٥% وأعلاه في منروفيا ١٤% بسبب الاضطرابات السياسية التي شهدتها منطقة غربي إفريقيا فـي ليبيريـا و سيراليون مما أدى لزيادة معدلات نمو "منروفيا" و التي سجلت أعلى معدلات للنمو في غربي إفريقيا .

بينما وقفت العديد من العوامل وراء انخفاض معدلات النمو في بعض العواصم مثل "واجادوجو"، فعلى الرغم مما شهدته المدينة من زيادة حجمية متسارعة بعد الاستقلال، إلا أن معدلات النمو بها قد حققت تناقصاً منذ نهاية القرن العشرين، ويرجع ذلك أساساً إلى انخفاض مساهمه الهجرة في عملية النمو حتى انخفض معدل نمو المدينة إلى ٤،٤ ٪ ١٩٩٦ و ذلك بسبب النمو الاقتصادي الذي حققته المدن الثانوية والذي اجتذب بعضا من المهاجرين صبوب العاصمة (Beauchemin, C., 2005, 1133) ، كما وقف انخفاض معدلات الخصوبة سبباً وراء انخفاض معدلات النمو الحضري في واجادوجو منذ ١٩٨١والتي استمر بها انخفاض معدلات الخصوبه بالتوالي حتى١٩٩٥ وصلت إلى ٥ طفل مما أثر على انخفاض معدلات النمو السكاني(Dietz, T.& Zaal F., 2002, 14).

كما اقترن انخفاض معدلات النمو الحضري في بعض العواصم بانخفاض نسبة سكان تلك العواصم إلى جملة الحضر في الدولة ، مما يشير إلى أن السبب في ذلك قد يرجع إلى نمو مراكز

عمرانية أخرى في تلك الدول قد استقطبت جزءاً من الهجرة عن المدن العواصم ، فقد شهدت بعض العواصم مثل "بنجويل و كوناكرى و بروتونوفو ونواكشوط و فريتاون " انخفاضاً ملحوظاً في نسبة سكان العاصمة إلى جملة الحضر عام ١٩٩٠ من ٥٥% إلى ٤٦.٥% عام ٢٠٠٥ من ٥٣% إلى ٤٥% و من ١١% إلى ٧% على التوالي و من ٦٦% في نواكشوط و٥١ % في فريتاون عام ١٩٩٠ إلى ٤٠% في العاصمتين عام ٢٠٠٥(United Nations, 2006, 46).

ثالثاً :ضوابط الحجم :-

يعد الحجم المظهر الكمى لعملية التركيز و هو بذلك نتاج لتفاعل عدد من القوى و الضوابط و الاتجاهات التي تؤلف العملية، والتي تنحصرمعظمها في الضوابط (الجغرافية /البشرية /الحضارية) .

١- الضوابط الجغرافية (الطبيعية)

و يقصد بها مجموعة الضوابط النابعة إما من الموقع و إما من مساحة الإقليم و شكله و إما من سطح اللاندسكيب و إما من المناخ و هى بذلك أقرب إلى الثبات نسبياً و لكنها غير ملزمة .

-الموقع :

ويعتبر الحجم هو المقياس الكمى لأهمية الموقع وله دور تحجيمي هام، فالوقوع على جبهة مائية لاسيما الساحلية ثم النهرية يعنى تسهيلات خاصة للمواصلات و النشاط، و بالتالي يساعد على نمو المدن الكبرى و ربما كان الموقع البحرى عادة أهم من الموقع النهرى، و غالباً ما يكون متوسط الحجم و معدل النمو أكبر في المدن الساحليه (جمال حمدان، ١٩٥٩، ٣٩٨).

ويتضح أثر العلاقه الارتباطيه للموقع و الحجم في عواصم غربي إفريقيا و التي يغلب على مواقعها النمط الساحلي و المقترن في نفس الوقت بالأحجام الكبرى ، فكما يوضح جدول رقم (٤) يمكن تصنيف عواصم غربي إفريقيا بحسب ارتباط أنواع مواقعها بأحجام معينه.

جدول رقم (٤) تصنيف عواصم غربي إفريقيا بحسب المواقع و الأحجام٢٠٠٥

نوع العاصمه حسب الموقع	عدد العواصم	أحجام العواصم ٢٠٠٥	%من إجمالي العواصم ٢٠٠٥
عواصم ساحلية	١١	١٠.٣٦	%٧١
عواصم نهرية	٢	٢.٢١٨	%١٥
على غير جبهه مائية	٣	٢.٠٢٨	%١٤
جملة حجم العواصم٢٠٠٥	١٦	١٤.٦٠٧	%١٠٠

المصدر :من حساب الطالبه اعتمادا على بيانات جدول رقم (٣)

وكما يتضح من الجدول السابق فإن نسبة العواصم التي تقع على جبهة مائية ساحلية تمثل نحو ثلاثة أضعاف حجم العواصم في كل من النمطيين الآخرين، كما أن الجدول رقم (٣) الخاص بمعدلات النمو يشير إلى أن متوسط معدلات النمو في المدن الساحلية يصل في أغلبه إلى ٥% وهو بذلك يرتفع عن معدل نمو المدن النهرية والتي حققت متوسط معدل نمو وصل إلى ٤%، في حين أن المدن التي لا تقع على أي من الجهات المائية يقل معدل نموها حتى ٣%.

و تتفق تلك الحقائق مع استقطاب المدن الساحلية لأحجام المدن الكبيرة، فتقل الأحجام ومعدلات نمو العواصم كلما اتجهنا من الساحل نحو الداخل فيكون الانتقال من الساحل الى الداخل إنتقالاً عمودياً أو شبه عمودى (جمال حمدان، ١٩٥٩ ،٣٩٨)، فقد أتاحت المواقع الساحلية للمدن سهولة الاتصال ، واحتكار الخدمات و الوظائف بشكل كبير دفع لمزيد من تركز السكان وتسارع معدلات نمو تلك المدن.

ويظهر الدور الهام للموقع في التأثير على أحجام المدن جليا في (دكار) والتي احتلت موقعاً ساحلياً استراتيجياً مثل أحد أهم عوامل الجذب التي أثرت في نموها منذ نشأتها، فيمثل موقعها أهم نقطة استراتيجية على طول نطاق السفانا ، امتد من خلاله نفوذ المدينة ليجذب مزيدا من تيارات الهجرة من أنحاء السنغال بل إنه تعدى حدود الدولة نحو غربي إفريقيا بأسرها، و قد حققت المدينة في نفس الوقت أكبر حجم سكان على مستوى غربي إفريقيا و الذي وصل إلى ٢.١٥٩ مليون نسمة عام ٢٠٠٥ .

و يعتبر المناخ بتغيراته الحادة من أهم الضوابط البيئة الجغرافية التي تؤثر في عملية النمو الحجمي للمدن العواصم في غربي إفريقيا ، فقد ساهمت موجات الجفاف المتكررة التي تعرضت لها دول نطاق الساحل في غربي إفريقيا إلى نزوح السكان و تركزهم في بعض العواصم الساحلية، وانعكست آثاره السلبية على أحجام المدن كما هو الحال في موريتانيا وعاصمتها نواكشوط ، فقد داهمت موجات الجفاف موريتانيا منذ عام ١٩٦٨ و نجم عنها نزوح السكان من البادية إلى العاصمة الإدارية طلباً لحماية السلطات، وتشير الدراسات الإحصائية إلى أن العاصمة نواكشوط قد تخطت كافة التوقعات للنمو و التي قدرها المخططون منذ إنشاءها في أواخر الخمسينيات بأن حجمها لن يتعدى ٨ آلاف نسمة حتى عام ١٩٧٤، في حين بلغ حجم سكان نواكشوط ٥٥.٠٠٠ ألف نسمة عام ١٩٧٤ أى نحو ٧ أمثال الحجم المتوقع لها (سيد قاسم ،١٩٩٠، ٢١٦).

(٢) الضوابط الحضارية :

يرتبط تحديد أحجام المدن الفردية إلى حد بعيد بتحديد درجة المدنية العامة من تركيب مهني ووسائل النقل ، فهي التي تحدد درجة و معدل المدنية و يشير " حمدان" إلى أن هناك علاقة طردية وثيقة

بين نسبة المدنية العامة و نسبة المدينة الضخمة وظهور المدينه (المتروبوليتانية) ، فكلما زادت نسبة سكان المدن عامة في إقليم كلما زادت احتمالات ظهور أحجام مدن أضخم (جمال حمدان، ١٩٥٩، ٤٠٦) .

وتتميز قارة إفريقيا بشكل عام بمستوى تحضر منخفض نسبياً إذا ما قورنت بمناطق العالم الأخرى، فقد وصل مستوى التحضر بها عام ١٩٩٥ إلى ٣٤.٤% ، بينما حقق غربي إفريقيا مستوى تحضر يفوق المستوى العام للقارة و الذي وصل في نفس العام إلى ٣٦.٦ % مع توقع بزيادة وإرتفاع مستوى التحضر في غربي إفريقيا ليصل إلى ٥٢.٣% عام ٢٠١٥، وعلى الرغم من تباين مستويات التحضر على مستوى دول غربي إفريقيا إلا أنها تقع ضمن مستويات التحضر المرتفعة و المتوسطة، فتتخطى الفئة المرتفعه نسبة التحضر على مستوي القارة لتصل لنحو ٤٠% في (كيب فرد /السنغال / كوديفوار)، بينما تصل مستويات التحضرفي الفئة الثانية المتوسطة بين ٤٠- ٢٠% وتضم كلاً من(نيجيريا / بنين/ غانا / سيراليون / توجو/ مالي / غينيا بيساو)، في حين ينخفض مستوى التحضرفي الفئة الثالثة في النيجر عام ١٩٩٥ إلى أقل من ٢٠% (عزيزة بدر،١٩٩٧،٤٤٧،٤٤٠) .

و تشير إحصائيات الأمم المتحدة الخاصة بحجم سكان الحضر في غربي إفريقيا و حجم سكان العواصم عام ٢٠٠٥ إلى وجود علاقة طردية بين الدول التي ترتفع بها أحجام الحضر و بين ظهور المدن الكبرى و المليونية ، فكما يتضح من جدول (٥) والذي يوضح نسبة سكان الحضر و أحجام العواصم في دول غرب إفريقيا عام ٢٠٠٥، يظهرالارتباط الطردى بين أحجام العواصم الكبرى والأحجام الكبرى لسكان الحضر على مستوى الدولة ، كما هو الحال في السنغال و التي وصل حجم سكان الحضر بها إلى ٤.٨٤٤ مليون نسمة بما يمثل ٤١.٦ % من سكان الدولة ، في حين تعد العاصمة " دكار" أكبر عواصم غربي إفريقيا من حيث الحجم و التي وصل حجمها عام ٢٠٠٥ إلى ٢.٢ مليون نسمة ، كما تنطبق تلك القاعدة الأصولية على غانا و التي وصلت نسبة الحضر بهاعام ٢٠٠٥ إلى ٤٧.٨ % في حين وصل حجم العاصمة أكرا إلى١.٩٦١ مليون نسمة عام ٢٠٠٥، وتؤكد "أبيدجان" العاصمة الفعلية لكوديفوار 'defacto' على هذه الفكرة بعد أن وصل حجمها إلى ٣.٥٧٧ مليون نسمة بما يمثل ٤٣.٨% من جملة الحضر في الدولة والذي بلغ حجمهم ٨.١٦٥ ، ولا تنطبق هذه القاعدة على العواصم السياسية التي تم نقلها حديثا إلى مدن صغيرة حديثة النشأة نسبياً كما هو الحال في أبوجا و ياموسكرو.

جدول رقم (٥) نسبة الحضر و أحجام العواصم في دول غربي إفريقيا عام ٢٠٠٥

الدولة	العاصمة	سكان الدولة بالألف نسمة	سكان الحضر بالألف نسمة	نسبة %الحضر* من الدولة	سكان العاصمة بالألف نسمة
بنين	بورتونوفو	٨٤٣٩	٣٣٨٢	٤٠.١	٢٤٢
بوركينا فاسو	واجادوجو	١٣٢٢٨	٢٤١٨	١٨.٣	٩٢٦
الرأس الأخضر	برايا	٥٠٧	٢٩١	٥٧.٤	١١٧
كوديفوار	ياموسكرو	١٨١٥٨	٨١٦٥	٤٥	٤٩٠
جامبيا	بنجويل	١٥٧١	٨١٨	٥٢.١	٣٨١
غانا	أكرا	٢٢١١٣	١٠٥٧٦	٤٧.٨	١٩٦١
غينيا	كوناكرى	٩٤.٢	٣١٠٠	٣٣	١٤٢٥
غينيا بيساو	بيساو	١٥٨٦	٤٧٠	٢٩.٦	٣٦٧
ليبيريا	منروفيا	٣٢٨٣	١٩٠٧	٥٨.١	٩٣٦
مالي	بماكو	١٣٥١٨	٤١١٨	٣٠.٥	١٣٦٨
موريتانيا	نواكشوط	٣٠٦٨	١٢٤٠	٤٠.٤	٦٣٧
النيجر	نيامي	١٣٩٥٧	٢٣٤٦	١٦.٨	٨٥٠
نيجيريا	أبوجا	١٣١٥٣٠	٦٣٣٤٧	٤٨.٢	٦١٢
السنغال	دكار	١١٦٥٨	٤٨٤٤	٤١.٦	٢١٥٩
سيراليون	فريتاون	٥٥٢٥	٢٢٤٧	٤٠.٧	٧٩٩
توجو	لومي	٦١٤٥	١٧٢٤	٢٨.١	١٣٣٧

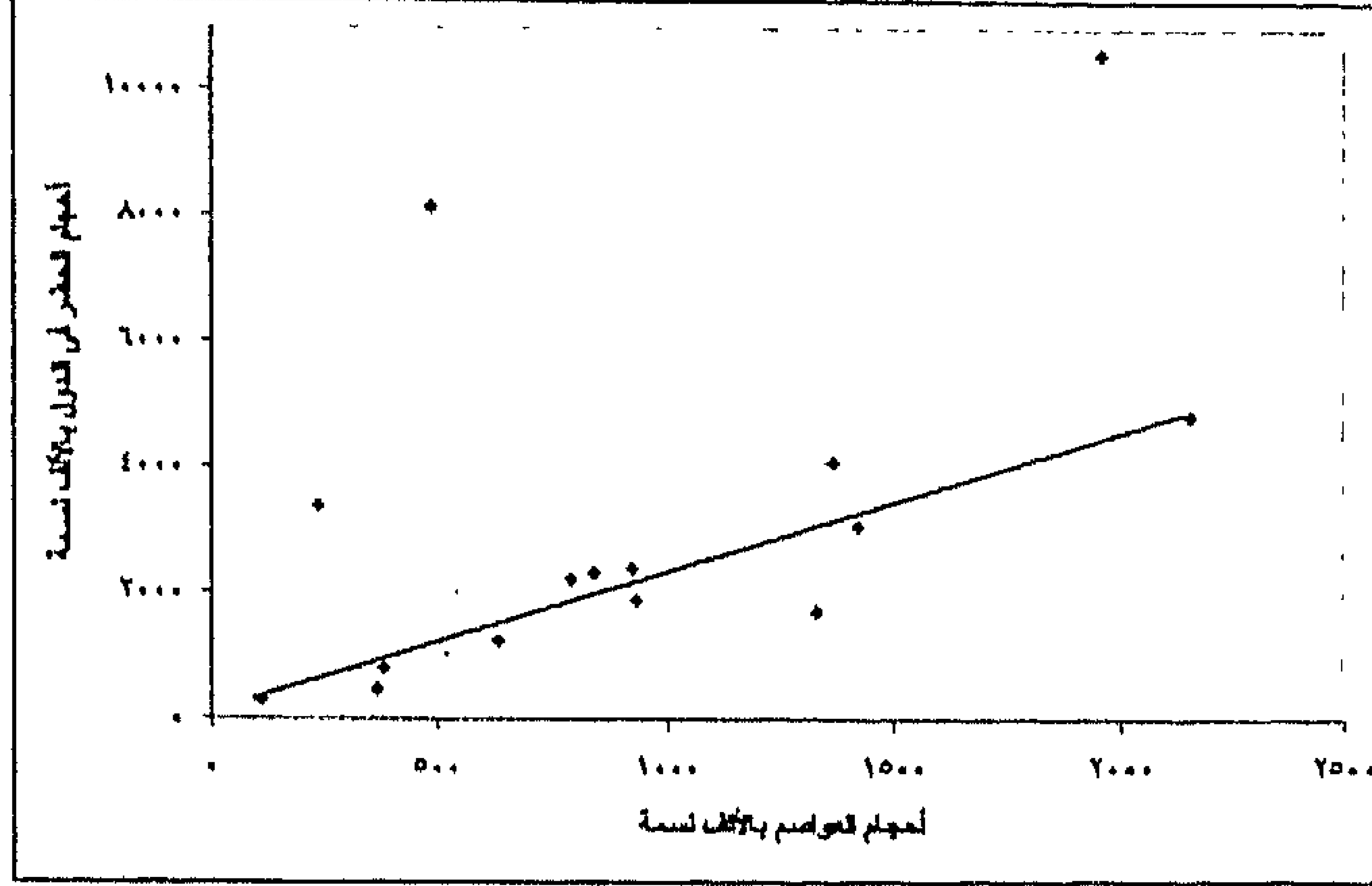
المصدر:

United Nations: World Urbanization Prospects The 2005 Revision, Department of Economic and Social Affairs, New York, 2006 , Table A13.143-145

* نسبة الحضرمن الدولة من حساب الطالبة .

و تعكس بيانات الجدول السابق مدى تطابق القاعدة الأصولية العالمية من أن المدنية تتناسب طرديا مع المتروبوليتانية ، فتظهر المدن العواصم المليونية و الكبرى في غربي إفريقيا في الدول التي ترتفع بها أحجام و نسبة الحضر كما يوضح شكل رقم (٣٢)

شكل رقم (٣٢) العلاقة بين أحجام العواصم و سكان الحضر في دول غربي إفريقيا عام (٢٠٠٥)



المصدر اعتمادا على بيانات :

عند حساب معامل سبيرمان للعلاقة بين احجام العواصم وأحجام الحضر في دولها عام ٢٠٠٥ طبقاً لبيانات جدول رقم (٥) و بتطبيق المعادلة $ر = ١ - \frac{٦ \text{ مج } ف^٢}{ن(ن^٢-١)}$ وجد أن معامل الارتباط = ٥٦% و لكن عند استبعاد أبوجا و ياموسوكرو وجد أن معامل الارتباط = ٧٢%

ناصر عبد الله الصالح ،محمد محمود السرياني :الجغرافيا الكمية و الإحصائية ،أسس و تطبيقات، ١٩٧٩ : ١٧٨

و يساعد تعدد وظائف العاصمة على تحقيق أحجام كبيرة و ضخمة مقارنة بما عليه الحال في باقى أحجام المدن الأخرى في الدولة، وتباين و تفاوت عواصم دول غربي إفريقيا من حيث تعدد وظائفها وإن كان من الملاحظ أن الأحجام الكبرى من العواصم ترتبط بالمدن الموانىء الساحلية لوجود الوظيفة التجارية وما تفرضه من تجمعات بشرية كبيرة، في جين أن الصورة تبدو أكثر وضوحاً لتؤكد تأثير التركيب الوظيفي و الحرفي على النمو الحجمي للمدن في تلك المدن التي تجمع فيها المدينة بين وظيفة التجارة و الصناعة كما هو الحال في "دكار" حيث يوجد الميناء بوظائفه وتتركز بها معظم صناعات الدولة ، فحتى عام ١٩٨٥ ساهمت صناعات الأغذية والتي تضم الصناعات القائمة على الفول السوداني وتعليب و حفظ الاسماك في تشغيل ٢٦% من العمالة الصناعية في الدولة، بينما ساهمت صناعة النسيج في دكار في تشغيل ٢٢% من نسبة العمالة في الدولة، و توفر الصناعات الميكانيكية والإلكترونية في دكار فرص تشغيل نحو١٥% من العمالة ، وتتركز نحو ٩٠%من الوظائف الحديثة في دكار والتي تلعب في نفس الوقت دورا حيوياً في التجارة الخارجية للدولة فتعد "دكار" وحدها مسئولة عن ٥١% من الدخل القومى للدولة، ويفوق إجمالي الناتج المحلى" لدكار" معدل الناتج القومى للدولة بنحو ثلاثة أضعاف و يدعم تلك التجارة تسهيلات الميناء و النقل الجوى و الذي يساهم مع الميناء في خدمة الدولة و دول الجوار.

.(United Nation, 1995. 27)

و إذا كان حجم المدينة يرتبط بوظائفها فإن تطور هذا الحجم يرتبط بشكل مباشر بتطور وسائل النقل والمواصلات بها، و التي ساهمت في تطور النمو الحجمي للمدن العواصم في غربي إفريقيا بدرجة أكبر من المدن المجاورة في نفس الدولة ، عن طريق جذب أعداد كبيرة من المهاجرين من المناطق الريفية و الداخلية للدولة بل و من دول الجوار نحو مناطق العمل والإنتاج الزراعي والمعدني ، و يتضح ذلك على سبيل المثال من تتبع النمو الحجمي لفريتاون، والذي ارتبط منذ التواجد الاستعماري بإنشاء السكك الحديدية عام ١٨٩٥ وربط المحميات الاستعمارية ومناطق موارد الثروة الخام بالسكك الحديدية والطرق النهرية حتى فريتاون و التي وصل حجم سكانها عام ١٨٩٥ نحو ٣٠.٠٣٣ ألف نسمة، ثم تطور حجمها السكاني منذ الاستغلال الاقتصادي للثروات المعدنية مع استخدام السكك الحديدية و إنشاء خط سكة حديد خاص بالمعادن عام ١٩٣٣ فوصل حجم سكانها عام ١٩٤٧ إلى ٦٤.٥٦٧ ألف نسمة، و طبقاً لتعداد ١٩٦٣ فإن حجم المدينة وصل لنحو ١٣٥ ألف نسمة عام في الوقت الذي لم يكن في سيراليون سوى ١٦٠ محلة عمرانية يصل سكانها إلى ١٠٠٠ نسمة فقط و نحو ١٠١ مدينة يتراوح سكانها بين ١٠٠٠ – ١.٩٩٩ نسمة يتساوى مجموعها تقريبا مع حجم سكان فريتاون ،وقد وقفت عمليات الهجرة وراء النمو الحجمي للمدينة منذ ١٩٥٣ و حتى ١٩٦٠، فقد تطور الحجم السكاني عام ١٩٥٣من ٨٥ ألف نسمة ثم ١٠٠.٠٠٠ نسمة عام ١٩٥٧ حتى وصل ١٣٥ ألف نسمة عام١٩٦٠ ، ليتضاعف بعدها حجم سكان منذ ١٩٦٦ بعد أن ضمت فريتاون عدداً من القرى المجاورة و التي تم مد شبكات الطرق إليها(Baton, M., 1969, 77. 79).

(٣)الضوابط البشرية :

تتمثل أهم الضوابط البشرية في أثر سياسة الدولة وخاصة الدول النامية و التي تميل إلى أن تركز كل مواردها واستثماراتها في أكبر المراكز الحضرية بها "العاصمة" ، في حين تتضائل المدن الأخرى مقارنة بها، مما يؤدى إلى تضخم أحجام العواصم نتيجة فكرة تكديس الموارد الاقتصادية في مركز واحد ضخم خاصة في المناطق الخاضعة سابقاً للاستعمار، و هوما ينطبق على معظم عواصم غربي إفريقيا ، فتقع أغلب دول غربي إفريقيا ضمن مجموعة الدول النامية و يقع البعض الآخر ضمن أقل البلدان نمواً، و تركز تلك الدول أغلب المصالح و الإدارات و المؤسسات التعليمية و الصحية و البنوك و الاستثمارات في المدن العواصم ، مما يدفع بمزيد من تيارات النزوح نحو العاصمة حتى يتضخم حجمها، كما تقف الأيدلوجيات السياسية والاقتصادية وراء فكرة إنشاء عاصمة وطنية بعيدة عن تأثير الاستعمار وأن تكون واجهة سياسية للدولة مما يدعو إلى تضخيم أحجام العواصم أكثر مما ينبغى، و يظهر تأثير الضوابط

البشريه أيضاً على أحجام المدن العواصم في العلاقه بين حجم و كثافة السكان حيث إن شدة تخلخل السكان قد لا تمكن من ظهور أى مدن ذات حجم هام بحيث لا تظهر إلا مدينة واحدة على المدن الأخرى (جمال حمدان، ١٩٥٩، ٤١٠، ٤١٣) وهو ما يتضح في الدول شاسعة المساحة فتعانى كل من(موريتانيا ومالي و النيجر و بوركينا فاسو) والتي تفوق مساحة كلاً منها المليون كم٢ ، بينما يقل حجم السكان في كل منها عن ١٠ مليون نسمة و تنخفض الكثافة السكانية فقد تقل عن ١٠ نسمة /كم٢، كما تقل المناطق المعمورة بها عن ربع مساحتها الكلية ، وتتمثل المناطق الخاضعة للإدارة و السلطة الحكومية و التي يقتصر وصول الخدمات بأنواعها عليها أكثر المناطق المعمورة ، و قد شهد الوضع تحسناً بعد ظهور المعادن في بعض من تلك الدول إلا أن المناطق المعمورة لا تزال تعانى من التباعد لمسافات طويلة تفصل بين المناطق الحضرية و مراكز الحكم و الإدارة "العاصمة"، و تفرض بذلك شبكة العمران الحضري في تلك الدول أن تظل العاصمة هى المدينة المهيمنة على الرغم من صغر حجمها فإنها تبدو كبيرة نسبياً مقارنة بأحجام المدن الأخرى في الدولة (OECD,1993, 14).

<u>رابعاً : مكونات النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا:</u>

يعكس النمو الحجمي للمدن وخاصة العواصم التفاعل المكاني الاجتماعي spatial social (interaction) بين سائر عناصر منظومة السكان و المكان و التباين بينهما و المؤثرات المرتبطة بكل منهما ، و قد أفادت الدراسات الحضرية بإمكان تحديد مكونات النمو الحضري من خلال حركة السكان الطبيعية أي معدلات الزيادة الطبيعية ومن حركة السكان غير الطبيعية و التي يقصد بها الهجرة سواء كانت داخلية في الدولة internal أو بين مناطقها intra-region أو كانت هجره دولية external or international migration ، هذا بالإضافه لمكونات أخرى وإن كانت توجد صعوبات في قياسها ومن أهم هذه المكونات ابتلاع أو امتصاص المجتمعات و المناطق الريفيه من قبل المدن أثناء توسعها على حساب المناطق المحيطة كما في دكار والتي ابتلعت منطقة "yoff" أثناء توسعها (عزيزة بدر، ١٩٩٧، ٤٢٩، ٤٦٨) ، وتساهم تلك الظاهرة في نمو حجم المدينة وتظهر بوضوح في غربي إفريقيا فقد أدى نمو المدن واتساع رقعتها إلى التحامها بالضواحى المجاوره و ظهور المجمعات الحضريه متعددة النوايات بعد نمو المدن الصغرى المجاوره للعواصم، والتي لا تلبث أن تنفصل عن المدن العواصم وتصبح مدناً مستقلة كما هو الحال في " دكار– ريفسكوى " أو المدن و الضواحى الصناعيه في "أكرا –تيما " وفي "إكيجا – لاجوس" و التي تمثل معا لاجوس الكبرى (O'Connor, A., 1983, 200)، و يؤدى حساب تلك المناطق كأجزاء من المدن إلى تضارب البيانات في حالات عديده فتظهر بأحجام تفوق حجمها الفعلى مما

يشير إلى أهمية هذه العملية و دورها في النمو الحضري ، و على الرغم من تعدد مكونات النمو الحضري كما سبق إلا أن مكونات النمو الحضري ترجع بشكل أساسى إلى مكونين رئيسيين هما :١- الزياده الطبيعية ٢- الهجرة بأنواعها مضافا إليها المكونات الأخرى سالفة الذكر.

(١)- الزيادة الطبيعية و دورها في نمو سكان العواصم :

تقلل معظم الآراء و الدراسات التي تدور حول أسباب النمو السريع للمدن في غربي إفريقيا كثيراً من قيمة معدل الزيادة الطبيعية أمام عنصر الهجرة من (الريف / للحضر) ، مع أن العامل الأول أساسى بينما العامل الثانى ثانوى أوإضافي في عملية النمو، ولكن الهجرة تعد ظاهرة واضحة أكثر تأثيراً في عملية نموالمدن خاصة بعدالاستقلال (سليمان خاطر،١٩٨٦،١١٦) وقد ظلت الزيادة الطبيعية مسئولة عن ٥٢% من النمو الحضري في غربي إفريقيا خلال الفترة من ١٩٦٥ و حتى ١٩٧٥(Abdel-Hameed,W., 1994, 22)، في حين بلغ معدل الزيادة الطبيعية لغربي إفريقيا خلال الفتره (١٩٩٠-١٩٩٥) ٣٠.٢ % فى الألف في مقابل ٢٨.٢ % فى الالف كمعدل للزيادة الطبيعية على مستوى القاره كلها، و يشير جدول رقم(٦) إلى مساهمة الزيادة الطبيعية في نمو بعض عواصم غربي إفريقيا خلال الفترة من ١٩٨٨-١٩٩٢

جدول رقم(٦) مساهمة الزيادة الطبيعية في نمو بعض عواصم غربي إفريقيا

خلال الفترة من ١٩٨٨-١٩٩٢

العاصمة	نسبة الزيادة الطبيعية من النمو%	نسبة الهجرة من النمو%
واجادوجو	٤٦	٥٤
أبيدجان	٧٥	٢٥
كوناكرى	٦٤	٣٦
بماكو	٧٤	٢٦
نيامى	٩٢	٨
دكار	٨٦	١٤

المصدر:
Beauchemin, C. & Bocquier, P., "Migration and Urbanization in Francophone West Africa: An Overview of the Recent Empirical Evidence." Urban Studies 41. No. 11. 2004. 20.

و يتضح من الجدول السابق تباين نسبة مساهمة الزيادة الطبيعية في عملية النمو الحضري لبعض عواصم غربي إفريقيا، و على الرغم من ذلك يتضح استحواذ الزيادة الطبيعية على النصيب الأكبر من عملية النمو بأكثر من نصف النسبة غالباً باستثناء واجادوجو.

و تخالف المدن في إفريقيا القاعدة العامة لانخفاض معدلات الزيادة الطبيعية في الحضر و ارتباطها بالخصوبة المنخفضة، و تقتصر تلك الصورة على المدن التي ترتفع بها نسبة التعليم و الخدمات الصحية بينما تظهر القيم المرتفعة لمعدلات الزيادة الطبيعية في مدن وحضر إفريقيا في الدول النامية ، و التي لا تزال تتأثر بالقيم الريفية وترتفع بها معدلات الزيادة الطبيعية بمجرد تحسن الأوضاع الصحية و انخفاض الوفيات (عزيزة بدر، ١٩٩٧، ٤٩٦) .

و تعتمد الزيادة الطبيعية بشكل أساسي على صورة معدلات الوفيات و الخصوبة و العلاقة بينهما، و على الرغم من تفاوت مدن غربي إفريقيا من حيث معدلات الوفيات إلا أن النسبة تنخفض في المدن العواصم لما تمتع به من خدمات جيدة نوعاً ما من الرعاية الصحية و خدمات الصرف الصحى و المياه، وبالإضافة إلى وفرة الدخل الذي يعين سكانها على نوعية حياة جيدة(Abdel-Hameed,w., 1994, :22)، بينما تشيرالقاعدة العامة كما يتضح من الجدول رقم (٧) إلى تدني معدلات الخصوبة في المدن الكبرى و العواصم مقارنة بالمعدلات العامة على مستوى الدول نظراً لما تفرضه القيود الحضرية على معدلات الخصوبة من محددات تدفعها للانخفاض، فلاتعد المدن مكاناً ملائماً لاستقرار الأسر كبيرة الحجم في ظل ارتفاع أسعار الأراضي و القيمة الإيجارية للمسكن.

جدول رقم (٧) معدلات الخصوبة في بعض عواصم غربي إفريقيا في سنوات مختلفة (١٩٩٦ حتى ١٩٩٩)

العاصمة	السنة	معدل خصوبة العاصمة	معدل خصوبة الحضر	معدل خصوبة الدولة
واجادوجو	١٩٩٩	٤.١	٤.١	٦.٨
أبيدجان	١٩٩٨	٣.٥	٤	٥.٢
أكرا	١٩٩٨	٢.٧	٣	٤.٦
كوناكرى	١٩٩٩	٤	٤.٤	٥.٥
بماكو	١٩٩٦	٤.٧	٥.٤	٦.٧
نيامي	١٩٩٨	٥.٢	٥.٩	٧.٥
بورتنوفو	١٩٩٨	٢.٩	٣.٣	٥.٤

المصدر :

Shapior O ,D.& Tambashe ,B.O: fertility transition in Rural And Sub- Rural. Sub-Saharan Africa, In Parfait ,M. Enyegue & James ,f .Phillips, Reproductive Change in sub-Saharan Africa ,Forth "ed", Clarendon press,Oxford, 2001:9.10.

و كما يتضح من الجدول فقد حققت العواصم أخفض معدلات الخصوبة على مستوى الحضر و الدولة كما فى العواصم الكبرى مثل أكرا و أبيدجان ، و التى حقق فيها معدل خصوبة السكان أقل المعدلات علي مستوى الحضر و الدولة ، فقد حققت أكرا معدل خصوبة وصل إلي ٢.٧ طفل عام ١٩٩٨

فى مقابل ٣ أطفال على مستوى حضر غانا و مقارنه بمعدل الخصوبة على مستوى الدولة و التى وصلت ٤.٦ طفل ، فى حين حققت أبيدجان ٣.٥ طفل عام ١٩٩٨ و ينخفض معدل الخصوبة بشكل واضح مقارنة بمعدل الخصوبة على مستوى الدولة و الذى وصل في نفس العام ٥.٢ طفل ، و على الرغم من ارتفاع معدل الخصوبة فى بعض العواصم مثل واجادوجو إلا أنها قد شهدت انخفاضا في معدلات الخصوبة منذ فترات تسبق ذلك ، فقد انخفض معدل الخصوبة بها من ٦.٢ طفل عام ١٩٨٥ إلى ٥ أطفال في ١٩٩٦وواصل انخفاضه إلى أقل من ٤ أطفال منذ ١٩٩٩(Kabore,I., 2001, 4)، وقد وقف انخفاض معدل الخصوبة وراء انخفاض معدل النمو الحضري بها من٥.٩% خلال الفتره من٩٠-١٩٩٥ حتى وصل إلى ٢.٢% خلال الفتره ٢٠٠٠- ٢٠٠٥ (Ouedraogo, B., 2006, 3)، كما شهدت أقاليم غانا تفاوتاً في معدلات الخصوبه فيما بينها وحقق إقليم أكرا الكبرى و الذي يضم مدينة أكرا العاصمة أقل معدل خصوبة خلال الفتره من ١٩٨٨-١٩٩٣، فقد انخفض من٤.٦ إلى ٣.٦ طفل خلال تلك الفترة محققا بذلك أدنى معدل خصوبة على مستوى الدولة ، وعلى مستوى معدلات النمو الحضرى التي بلغت ٥.١ خلال نفس الفترة (Subonteng, E., 1997 .10) وواصل معدل الخصوبة انخفاضه كما يتضح من الجدول حتى ٢.٧ حتى عام ١٩٩٨.

و تخالف كثيرمن المدن في الدول النامية القاعدة العامة لانخفاض معدلات الخصوبة في المدن عنها في الريف ، و يرجع ذلك لتدفق أعداد كبيرة من المهاجرين الريفيين نحو المدن ،ويتميز معظمهم بأنهم في الأعمارالوسطى العالية الخصوبة كما أنهم يفدون إلى المدينة بخصائصهم وعادتهم الريفية التي لا تفرض قيوداً على الإنجاب و من ثم ترتفع خصوبتهم (فتحى أبو عيانه،١٩٨٩، ٤٨٦) ،فقد حقق معدل الخصوبة في نواكشوط عام ١٩٨٨ ارتفاعا بنسبه ٢٧ % مقارنة بالفترات السابقة كان السبب وراء ارتفاع معدلات النمو الحضري للمدينة من ٩.٢% بين عامى ١٩٧٧-١٩٨٨ إلى ١٠.٧% مع نهاية ١٩٩٠، ويعود الارتفاع الذي شهدتة معدلات الخصوبة خلال تلك الفترة إلى ارتفاع نسبة الإناث من صافي الهجرة إلى نواكشوط بشكل ملحوظ فقد وصلت نسبة النوع إلى١١١:١٠٠ رجل عام ١٩٨٨ مقارنة بالفترة السابقة والتي وصلت النسبة خلالها ١٣١:١٠٠ رجل ، كما تزامن ذلك الارتفاع مع انخفاض ملحوظ في معدل وفيات الاطفال مقارنة بالفترات السابقة، فقد انخفض حتى ١٨ في الألف عام ١٩٨٨ في حين أن المعدل كان يتراوح بين ٢٣ و ٢٢ في الألف في أواخر السبعينيات (Shapior ,D.& Tambashe ,B., 2001.12).

(٢) الهجرة ودورها في نمو سكان العواصم :

تسهم الهجره بنصيب وافر في عملية النمو الحضري للمدن الإفريقية، فتسهم الهجرة الداخلية و خاصة الريفية الحضرية في النمو السريع للمدن في إفريقيا، مما أضعف العلاقه بين معدلات النمو الحضري و النمو الاقتصادي، فلم ترتبط معدلات النمو الحضري تلك بتنميه ريفيه مما دفع لمزيد من النزوح الريفي ، فأصبحت علاقه المدينه بظهيرها الريفي علاقة قوامها السيطرة الاقتصادية و البشرية و الثقافية خاصة في المدن الأولى و المدن الكبرى (عزيزة بدر،١٩٩٧،٥٠٠) .

و قد ساهمت الهجرة منذ وقت مبكر في عملية النمو الحضري لغربي إفريقيا،كما تؤكد العديد من الدراسات على دور الحراك السكاني في غربي إفريقيا منذ فترت طويلة سعياً وراء المرعى أوهجرة العملِ إلى مراكز التعدين والنفط والإنتاج الصناعي حتى أصبحت الهجرة أحد أهم الخصائص السكانية المميزة لغربي إفريقيا كما يوضح جدول رقم (٨).

جدول رقم (٨) نصيب الهجرة من النمو الحضري في غربي إفريقيا

خلال الفتره من ١٩٥٠ -١٩٩٥

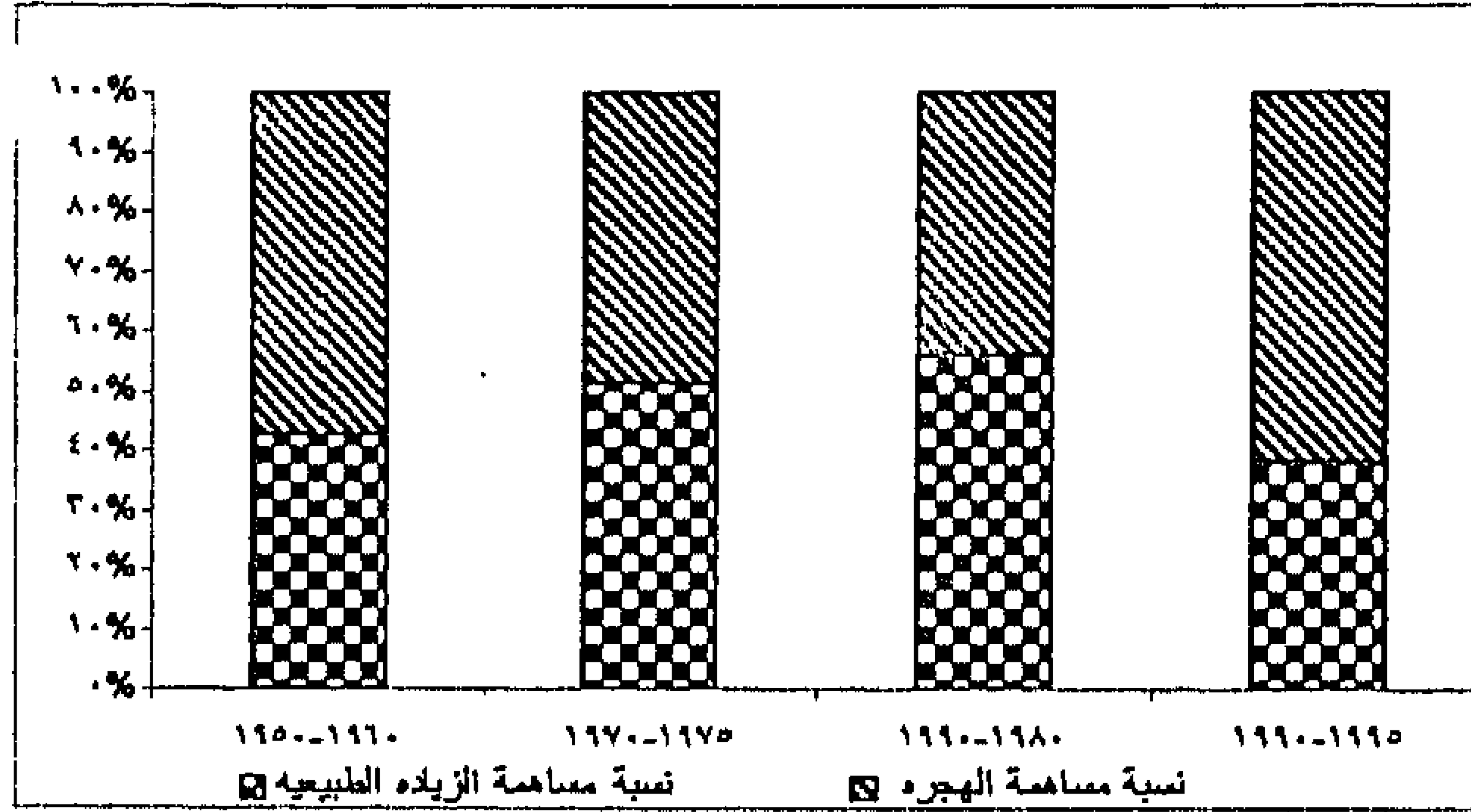
الفترة	نسبة مساهمة الزيادة الطبيعيه	نسبة مساهمة الهجرة و إعادة التصنيف
١٩٥٠-١٩٦٠	٤٢.٥	٥٧.٨
١٩٧٠-١٩٧٥	٥١.٣	٤٨.٧
١٩٩٠-١٩٨٠	٥٦	٤٤
١٩٩٠-١٩٩٥	٣٨.٥	٦١.٥

المصدر:

عزيزة محمد على بدر: التحضر و الحضرية في إفريقيا، الموسوعة الإفريقية، المجلد الأول ، جغرافيا، معهد البحوث و الدراسات الافريقية، القاهرة ،١٩٩٧، جدول رقم (١٤،١٥) ، ٥٠٠، ٥٠٣

و يتضح من الجدول رقم (٨) ارتفاع مساهمة الهجرة في النمو السكاني لغربي إفريقيا في الفترة من ١٩٥٠-١٩٦٠ فقد مثلت الهجرة السبب الرئيسى وراء النمو السريع لغربي إفريقيا خلال تلك الفترة ، وكما سيتضح من شكل رقم (٣٣) يظهر تأثير الزيادة الطبيعية كأحد مكونات النمو الحضري في غربي إفريقيا خلال الفترة التالية من ١٩٨٠ -١٩٩٠ لتبلغ ٥٦% في مقابل ٤٤% للهجرة، في حين استعادت الهجرة هيمنتها على النمو الحضري خلال الفترة من ١٩٩٠-١٩٩٥ على مستوى غربي إفريقيا فشكلت ٦١.٥% من النمو خلال تلك الفترة ، وقد جاءت تلك الزيادة نتيجة للعديد من العوامل التي ساهمت في رفع معدلات الهجرة و النزوح نحو المدن من ظروف الجفاف و النزاعات الحروب الأهلية.

شكل رقم (٣٣) نصيب الهجرة من النمو الحضري في غربي إفريقيا خلال الفتره من ١٩٥٠ -١٩٩٥



المصدر : اعتمادا على بيانات :

عزيزة محمد على بدر: التحضر و الحضرية في إفريقيا، الموسوعة الإفريقية، المجلد الأول ، جغرافيا، معهد البحوث و الدراسات الافريقية، القاهرة ،١٩٩٧، جدول رقم (١٤،١٥) ، ٥٠٠، ٥٠٣

و قد سيطرت الهجرة على عملية النمو الحضري في بعض دول غربي إفريقيا كماهو الحال في موريتانيا نتيجة لموجات القحط و الجفاف في المناطق الريفية و الصحراوية، حيث ترتفع نسبة البداوة في موريتانيا، وتعتبر الهجرة فيها مسئولة عن ٨٦% من نمو سكان الحضر في خلال الفترة من ١٩٥٠-١٩٥٥ ، وعلى الرغم من الانخفاض النسبي لمساهمة الهجرة في عملية النمو الحضري في الفترات التالية إلا أن معدلاتها لاتزال مرتفعة في موريتانيا مقارنة بمساهمة ونصيب الزيادة الطبيعية، فقد انخفضت مساهمة الهجرة إلى ٨١% خلال الفترة التالية من ١٩٦٥-١٩٧٠ وواصلت انخفاضها إلى ٥٩% خلال الفترة من ١٩٨٥-١٩٩٠، و في المقابل ارتفع نصيب الزيادة الطبيعية من ١٤% الى ٤١% خلال الفترات الأخيرة المذكورة و التي يعود ارتفاعها للاستقرار النسبى و تحسن الأحوال الصحية في المدن نسبياً ، كما أشارت الدراسات إلى ارتفاع نصيب الهجرة في النمو الحضري في كل من جامبيا إلى ٦٥% و ليبيريا ٦٠% وكوديفوار ٥٩% و في بوركينا فاسو إلى ٦٠% خلال الفترة من ١٩٦٠-١٩٨٠، مما يشير الى ارتفاع مساهمة الهجرة في دول غربي إفريقيا خلال تلك الفترة (عزيزة بدر،١٩٩٧، ٥٠٠، ٥٠٦).

وتقصد تيارات الهجرة بشكل أساسي في أغلبها المراكز الحضرية والمدن الكبرى فتحصد العواصم و المدن الكبرى والموانيء أكبر نسبة من المهاجرين ، حيث تقع العواصم السياسية للدول والتي تمثل مراكز الخدمات و الأنشطة الاقتصادية ومناطق الصناعة والتعدين، وتجذب المدن العواصم ومراكز التوطن الصناعي تيارات الهجرة الداخلية الريفية الحضرية حتى أصبحت ظاهرة النمو الحضري في الأقطار النامية الآخذة بأسباب التصنيع أبرز السمات الديموجرافية في حركة السكان و توزيعهم. (فتحى أبوعيانه، ١٩٨٩ ، ٣٨٣) .

فتستقبل الأقاليم الجغرافية التي تضم العواصم في دول غربي إفريقيا أكبر نسبة من الهجرة الوافدة سواء الداخلية أو الخارجية، فيمثل كل من (إقليم أكرا الكبرى في غانا ، وولاية (منيسيراوا) في ليبيريا ، و إقليم كيب فرد في السنغال ، و المنطقة الغربية في سيراليون و منطقة سانت مارى في جامبيا) أكثر الأقاليم استقبالا للهجرة الوافدة من أنحاء الدولة و من الدول المجاورة.

وقد كانت الهجرة مسئولة عن النمو السريع لعواصم غربي إفريقيا خاصة في الفترة من ١٩٦٠-١٩٧٥ ، فاستحوذ إقليم أكرا على ٨٨.٥% من إجمالي صافي الهجرة في كل مناطق غانا بينما حصدت لومى نحو ٨٠% من صافي الهجرة الريفية الحضرية في توجو، و سجلت" فريتاون" نسبة منخفضة عن ذلك بالرغم من ارتفاعها لتصل ٤١% من صافي الهجرة الريفية الحضرية في الدولة ،كما بلغ نصيب دكار من إجمالي صافي الهجرة الريفية الحضرية في السنغال نحو ٦٠ % خلال تلك الفترة(Abdel-Hameed,W.,1994, 38).

و تواجه السنغال مشكلة الحد من تيارات الهجرة الريفية الحضرية والتي لا يمكن إيقافها أو التعامل معها خاصة في المدن الكبرى و العاصمة على وجه الخصوص، و قد جاء هذا التحرك بعيداً عن الريف نتيجة للأزمة الكبيرة التي واجهها قطاع الزراعة، وما سببه ادخال الميكنة الزراعية من وجود فائض سكاني بين سكان الريف وارتفاع نسب البطالة، فضلاً عما صاحب ذلك من تدنى لمستويات وظروف المعيشة في الريف و هو مادفع المهاجرين صوب العاصمة داكار، فحصدت أكبرنسبة من النازحين من الريف، والتي تسببت في نموها وتطورها بمعدلات سريعةعلى حساب المدن الثانوية، فسجلت دكار أعلى نسبة لتسارع معدلات النمو على مستوى الدولةعلى مدار عدة عقود متتالية بين(١٩٦٠ و١٩٨٨) والتي وصل خلالها متوسط معدل نمو المدينة خلال تلك الفترة إلى٤.٣ % سنوياً، كما سجلت المدينة أعلى نسبة للسكان المولودين خارج المدينة في أول الفترة فقد وصلت نسبة السكان المولودين خارج دكار عام ١٩٦٠ في إلى ٤٦% ، وسجلت المدينة أعلى نسبة من السكان الحضر في الدولة طوال الفترة حتى وصل حجم داكار وضواحيها طبقاً لتعداد السكان في ١٩٨٨ إلى ١,٣١٠,٠٠٠ نسمة بما يمثل١٩% من جملة سكان الدولة و نحو٥٤ % من الحضر (Haaga, J. G, 1995, 53).

كما استقبلت منطقة العاصمة في بوركينافاسوأكبر نسبة من المهاجرين من أنحاء الدولة، وارتبطت دوافع وأسباب الهجرة الداخلية بين المقاطعات في بوركينا بالخصائص الجغرافية والاقتصادية والاجتماعية لأماكن الهجرة ، والتي واجهت تفاوتات كبيرة في الفرص والموارد ، وتعلقت أغلب عوامل الهجرة من المقاطعات الشمالية خلال عقد الثمانينيات بشكل خاص بالتغيرات البيئية وظروف الجفاف، وعلى الجانب

الآخر وقفت العوامل الاجتماعية وراء تدفق الهجرة من المقاطعات الجنوبية ، فتحركت تيارتها مدفوعة بعوامل الجذب المرتبطة بالتأثيرات الحضرية، والتي اتضحت من خلال ارتفاع نسبة المتعلمين من المهاجرين ، بينما يعود انخفاض تيارات الهجرة نحو واجادوجو بعد نهاية فترة الجفاف الطولية خلال السبعينيات والثمانينيات إلى التحسن والتنمية وتزايد فرص العمل في العديد من المدن الأخرى غير واجادوجو والتي حدت من حجم الهجرة نحو المدينة (Sabine H., 2003, 118.119).

و تتميز الهجرة للمدن الكبرى والمدن العواصم ببعض الخصائص أهمها ظاهرة الانتقاء الهجرى (Migration Selectivity) ،فتتسم الهجرة بجذب و انتقاء فئة نوعية وعمرية بصورة واضحة مما يؤدى إلى تغير التركيب السكاني في مناطق النزوح والوفود على السواء، فتنعكس نتائج تلك الهجرة على التركيب النوعى والعمرى لسكان المدن بوضوح حيث ترتفع نسبة الذكور في سن العمل في الفئات الوسطى من العمر ،و تبدو تلك الظاهرة واضحة في المراحل المبكرة للنمو الحضري للمدن، كما كان هو الحال في مدينة كوناكرى في غينيا و التي أجريت بها دراسة تفصيلية في سنة ١٩٥٥ أظهرت أنها تمثل مركز جذب قوى لفئات السن الوسطى من الذكور الشباب عند مقارنتها بمنطقة الهضبة (هضبة فوتاجالون) كما يوضح الجدول رقم (٩) التالي :

جدول رقم (٩) فئات السن في هضبة فوتاجالون و مدينة كوناكرى سنة ١٩٥٥ (النسبة في الألف)

فئات السن	فوتاجالون			كوناكرى		
	ذكور	اناث	جملة	ذكور	اناث	جملة
أقل من ١٥	٢١٩	٢٣١	٤٥٠	٢٥٩	١٨٣	٣٤٢
من ١٥-٤٠	١٤٩	٢٤١	٣٩٠	٢١٩	٢٥٣	٥٧٢
اكبر من ٤٠	٧٦	٨٤	١٦٠	٥٤	٣٢	٨١
الجملة	٤٤٤	٥٥٦	١٠٠٠	٥٣٢	٤٦٨	١٠٠٠

المصدر:
فتحي محمد أبو عيانه : جغرافية السكان ،دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ١٩٨٩، ٣٨٦

وكما يتضح من الجدول يبدو الفارق جوهرياً في التركيب العمرى فتزداد نسبة الأطفال و الإناث و الشيوخ في الهضبة عن العاصمة كوناكرى، بينما ترتفع نسبة متوسطى العمر في المدينة العاصمة كما هو واضح (فتحى أبوعيانه ،١٩٨٩، ٣٨٦).

و قد أثرت الهجرة على التركيب النوعي في أكرا خلال الفترة من ١٩٦٠-١٩٧٠ ، فقد استقبلت أكرا أعداداً كبيرة من المهاجرين منذ نهاية عام ١٩٦٠ سعياً للحصول على مستوى أعلى من المعيشة و بحثاً عن زيادة الدخل والتي يمكنهم الحصول عليها من العمل في محصول الكاكاو، و لهذا شهد نطاق أكرا

و كوماسى وفودا لأعداد كبيرة من المهاجرين من شمال غانا و بوركينا فاسو، واتسمت الهجرة لأكرا في تلك الفترة بأنها هجرة نوعية للإناث، والتي أثرت على التركيب النوعي للسكان فطبقا لبيانات تعداد ١٩٦٠ بلغت نسبة الذكور للإناث في أكرا ١٠٠:١١٤ ، بينما ارتفع عدد الإناث عام ١٩٧٠ نتيجة الهجرة إلى ٢٧٧ ألف بعد أن كان ١٠٨ عام ١٩٦٠ لتصل نسبة الذكور للإناث عام ١٩٧٠ (١٠٠/١٠٤) مما يعكس مدى تأثير الهجرة على التركيب العمرى لسكان في أكرا، كما ارتفعت نسبة الأطفال تحت ١٠ سنوات ضمن نتائج الهجرة خلال نفس الفترة لتصل ٣١% من جملة السكان و التي فاقت نسبة البالغين في الفئة من ٢٠-٢٩ سنة خلال عام ١٩٧٠ (O'Connor, A., 1983, 88.89).

كما أثرت الهجرة الريفية الحضرية على التركيب النوعى و العمرى لسكان واجادوجو ،حيث أظهرت نتائج تعداد ١٩٩٦ في بوركينا فاسو وبيانات التركيب النوعى ارتفاع نسبة الذكور للإناث في واجادوجو بمعدلات تفوق معدلات الدولة و التي وصلت على مستوى بوركينا فاسو إلى ١٠٠ أنثى لكل ٩٣.١ ذكر ، في حين أن" واجادوجو" قد وصلت معدلاتها إلى ١٠٥ ذكر لكل ١٠٠ أنثى نتيجة للهجرة الريفية الحضرية،كما تأثر التركيب العمرى لسكان "واجادوجو" بارتفاع نسبة السكان في سن العمل ،فكما أشارت بيانات نتائج تعداد ١٩٩٦ للتركيب العمرى وقع نحو ٥٩% من سكان واجادوجو في الفئة العمرية١٥-٦٤ سنة ،في حين أن ٣٩% تقع في الفئة تحت١٥سنة نتيجة للهجرة الريفية الحضرية.(Kabore,I., 2001.6).

ويتضح تأثير الهجرة على الجوانب الديموجرافية لسكان المدن بشكل خاص في المدن حديثة النشأة ، فقد قدر عدد سكان ياموسكروعام ١٩٩٨ بنحو ٣٠٠.٠٠٠ ألف نسمه بلغت كثافتهم نحو ٨٥.٧نسمة / كم² ،بينما قدر عدد الوافدين المهاجرين للمدينة بنحو ٥٢.٥٦٢ ألف نسمه بما يمثل نحو ١٧.٦٥%من جملة السكان ،ويتركز السكان المهاجرين في مناطق "Nanafoue/ Gban/ Zigi/ Akoue"، و يشير التركيب العمري للسكان إلى تأثره بعملية الهجرة و التي تتمثل في زيادة نسبة فئات السن الأقل من ٢٠ سنه لتصل لنحو ٥٦.٤٦%من جملة السكان(www:ISA.africa.com, district deYamoussoukro, 2003).

وتتميز المدن الكبرى و العواصم المستقبلة للهجرة الوافدة بسرعة معدلات النمو و بارتفاع نسبة المهاجرين عن نسبة المولودين بالمدينة ،وكما يوضح الجدول رقم (١٠) يظهرارتفاع نسبة المولودين في بعض المدن العواصم في غربي إفريقيا إلى جملة سكان تلك المدن الأصليين بدرجة ملحوظة.

جدول رقم (١٠)التوزيع النسبي لسكان بعض المدن العواصم في غربي إفريقيا للمولودين بالمدينة و المهاجرين إليها

العاصمة	السنة	نسبة المولودين بالمدينة من جملة السكان	نسبة المهاجرين بالمدينة من جملة السكان
١. أكرا	١٩٧٠	%٥٠	%٥٠
٢. أبيدجان	١٩٧٠	%٢٤	%٧٦
٣. بماكو	١٩٨٥	%٦٤.١	%٣٥.٩
٤. واجادوجو	١٩٧٥	%٤٥.٤	%٥٤.٦
٥. نواكشوط	١٩٧٧	%٣٤.٣	%٦٥.٦

المصادر: (١ : ٣) عزيزة محمد على بدر: التحضر و الحضرية في إفريقيا، الموسوعة الإفريقية، المجلد الأول ، جغرافيا، معهد البحوث و الدراسات الافريقية، القاهرة ،١٩٩٧، ٥٠٨ .

(٤) **Kabore,I. &Pilon, M.** :Intra-Urban Enrolment Disparities In Ouagadougou (INSD),National Institute of Statistical and Demography ,Burkinafaso, 2001.6

(٥) سيد قاسم :أنماط الاستيطان البشرى في موريتانيا ،دراسة جغرافية ،رسالة دكتوراه كلية البنات جامعة عين شمس،القاهرة ،١٩٩٠ ، ٢٢٠.

فيشير الجدول رقم (١٠) لارتفاع نسبة المهاجرين عن نسبة المولودين ببعض المدن مما يعكس أهمية دور الهجرة في تغير حجم سكان المدينة و مساهمتها في عملية النمو الحضري للمدن،و يلاحظ اقتران ارتفاع نسبة المهاجرين بشكل يفوق نسبة المولودين بشكل خاص فى العواصم التى تتعدد مواردها الاقتصادية والتى شهدت الأحوال الاقتصادية لدولها انتعاشا منذ الاستقلال ،فاستقبلت مدنها الكبرى و عواصمها تيارات من المهاجرين من داخل الدولة و من دول الجوار ،كما هو الحال في أبيدجان فقد انتعشت الظروف الاقتصادية لكوت ديفوار منذ الاستقلال حتى تزايدت نسبة المهاجرين فى ١٩٧٠ووصلت إلي٧٦ % مقارنة ب٢٤ % من المولوديين بالمدينة ، بينماوقفت ظروف الجفاف القاسية وراء تزايد نسبة المهاجرين لنواكشوط إلى ٦٥.٦ %مقارنة ٣٤.٤ من المولودين بالمدينة فى نفس العام.

ولا يقتصر دور الهجرة الريفية الحضرية في آثارها الديموجرافيه على المدن العواصم التي تستقبل المهاجرين من المناطق الريفية التي تفقد سكانها في المقابل، بل إنها أصبحت تؤثر أيضا على نمو المدن الثانوية (المتوسطة و الصغرى)، فقد أصبح دور المدن الثانوية في عملية الهجرة الريفية الحضرية يمثل ظاهرة على جانب كبير من الأهمية في دول غربي إفريقيا و خاصة الفرانكفونية، فقد عرفت غربي إفريقيا و عواصمها نمطاً مختلفاً من الهجرة خلال الفترات الحديثة من ١٩٨٨-١٩٩٢ عما كان عليه

الوضع في تيارات الهجرة و أنماطها عام ١٩٧٠، و بدأت المناطق الريفية تكسب نسبة من المهاجرين من المناطق الحضرية و الريفية في الدولة بل و من الهجرة الخارجية أحياناً ،كما هو الحال في كوديفوارمما يساهم في تخفيف الضغط عن العواصم، حيث تعتبر المدن الثانوية عنصراً هاماً في مرحلة الوصول بالنسبة للمهاجرين، فتمثل مناطق استقرار مؤقتة تستقبل المهاجرين من المناطق الريفية قبل أن يتم نزوحهم بأعداد كبيرة صوب العاصمة، و إن كانت نسبة ما تستقبله المدن الثانوية و المدن المتوسطة الحجم من الهجرة لا يقارن في أحجامها بالنسب التي تحصدها العاصمة كما هو الحال في (السنغال و النيجر و موريتانيا)، وعلى الرغم من ذلك فإنها تمثل تيارات جديدة للهجرة في غربي إفريقيا قد تمثل في المستقبل سبلاً لإعادة عدالة التوزيع للسكان وتحد من أعباء المدن العواصم،كما سيتضح من جدول رقم (١١).

جدول رقم (١١) التوزيع النسبي لمساهمة الهجرة طبقاً لأنواعها في نمو بعض عواصم غربي إفريقيا في الفترة (١٩٨٨-١٩٩٢)

الدولة	نوع الهجرة	العاصمة	المدن الرئيسية	المدن الثانوية	الريف
كوديفوار	داخلية	٠.٤	٢.٢-	٢.٧-	١
	خارجية	١.٣	١	١.١	١
	إجمالي	١.٧	١.٢-	١.٦-	٢
بوركينا فاسو	داخلية	١.٩	٠.٣	٠.٨-	٠.١-
	خارجية	١.٣	٠.٤	٠.١	٠.٤-
	إجمالي	٣.٢	٠.٧	٠.٧-	٠.٥-
غينيا	داخلية	١.٦	٢.١-	٢.٤-	صفر
	خارجية	٠.٤	٠.٣	٠.١	٠.٧-
	إجمالي	٢	١.٨-	٢.٣-	٠.٧-
مالي	داخلية	٠.٨	٠.٣	٠.٢	٠.٢-
	خارجية	٠.١	٠.١	٠.٤-	١.٤-
	إجمالي	٠.٩	٠.٤	٠.٢-	١.٦-
النيجر	داخلية	٠.١	١.١	٠.٣-	٠.١-
	خارجية	٠.٥	٠.٢	٠.١	٠.٧-
	إجمالي	٠.٦	١.٤	٠.٢-	٠.٨-
السنغال	داخلية	٠.٥	٠.٤	٠.٦-	٠.٢-
	خارجية	٠.٠٦	٠.١-	٠.٣-	٠.٥-
	إجمالي	٠.٥٦	٠.٣	٠.٩-	٠.٧-

المصدر:

Beauchemin, C. & Bocquier, P., "Migration and Urbanization in Francophone West Africa: An Overview of the Recent Empirical Evidence." Urban Studies 41, No. 11. 2004. 9.

و كما يتضح من الجدول فإن العديد من المدن الثانوية تتلقى نسبة من الهجرة الخارجية ، بينما تستقبل المدن الصغرى نسبة من الهجرة الداخلية كما في مالي، في حين تفقد المدن الثانوية في أغلب الدول نسبة كبيرة من المهاجرين بالهجرة الداخلية نحو العاصمة، في حين تشير البيانات إلى أن كوديفوار هي الدولة التي تم بها رصد ظاهرة الهجرة الداخلية نحو الريف على الرغم من أن الهجرة الخارجية قد ظهر دورها كأحد مكونات النمو للعاصمة و التي بلغت نسبتها ١.٣ % سنوياً فتعتبر بذلك الهجرة الخارجية مسئولة عن ٧٥% من إجمالي مساهمة الهجرة في النمو الحضري لأبيدجان خلال الفترة من ١٩٨٨-١٩٩٢ و التي وصل خلالها اجمالي مساهمة الهجرة في عملية النمو إلى لنحو ١.٧%، ووصل خلالها معدل النمو الحضري إلى ٧% (Beauchemin, C., & Bocquier, P., 2003, 9.10) ، و على النقيض من ذلك تضاءلت مساهمة الهجرة الخارجية في نمو مدينة دكار لنحو ٠.٠٦ % سنويا على الرغم من أن المدينة استأثرت بنحو ٧٩.٠٠٠ ألف نسمة بما يوازى ٣٧% من صافي الهجرة الخارجية للسنغال عام ١٩٨٨(Haaga,J,G.,1970:57) ، و ربما تشير كل تلك التغيرات في اتجاهات الهجرة نحو العواصم على الرغم من قلتها إلى تحول متوقع في اتجاهات الهجرة والتحضر.

ولا يقتصر تأثير الهجرة كمكون للنمو الحضري للمدن على تأثيرها في الأبعاد الديموجرافية فقط بل إنها تؤثر على شكل النمو العمراني للمدينة، حيث تستقر معظم تجمعات وتحركات المهاجرين نحو المدن في غربي إفريقيا في مناطق الأحياء الفقيرة أو عشش الصفيح "bidonvill" بغرض الاستقرار الدائم ،وأصبحت تلك الأحياء مع سرعة نمو المدن بصورتها و شكلها و مساحتها المتزايدة تشكل تشويها لهذه المدن ، وقد أصبح هذا النمط السكني واضحاً و متكرراً في كل العواصم وحول المدن الكبرى في غربي إفريقيا ، و يبلغ أكبر اتساع لهذه المدن الصفيح في المدن الساحلية الكبيرة التي يشكل فيها سكان هذه الأحياء نسبه كبيره تبلغ أحيانا ٤٠% من السكان (سليمان خاطر،١٩٨٦،١١٨) .

وقد اقترن ظهور بعض المشكلات الاجتماعية بالهجرة الداخلية للعمالة بين دول غربي إفريقيا، والتي ترتب عليها ظهور مشكلة ظاهرة البطالة وصاحبها العديد من المشكلات الأخرى تمثلت في ارتفاع معدلات الجريمة بأنواعها ، فتعاني عواصم غربي إفريقيا المستقبلة لهجرة العمالة بأنواعها الداخلية و الخارجية من هذه الظاهرة ،حيث تشير بعض الدراسات التي أجريت على إقليم أكرا الكبرى إلى أن المدينة العاصمة مركز النشاط الاقتصادي التجارى و الصناعى قد حققت نمواًسكانياً من ٥١٧ ألف نسمة عام ١٩٧٠ حتى وصلت ٩٥٦.٥٧ ألف عام ١٩٨٤ ، محققه نمو بمعدل ٣% خلال تلك الفترة ، وهومعدل يناظر معدلات النمو السنوي لكل من "تيما /كوماسى" حيث الميناء و مزارع الكاكاو و تعدين الذهب

في"Obuasi" ،إلا أن معدلات البطاله قد ارتفعت في العاصمه أكرا وفي كوماسي لتصل الـــى١٠.٥ % و ٩.١% خلال عام ١٩٨٤ ، مما جعل أكرا تواجه العديد من المشكلات المرتبطه بالنمو الحجمي ،نتيجـــة لارتفاع معدلات البطاله وماترتب عليها من مشكلات اجتماعية خاصة مع الدوافع الجديدة للهجرة ،و التي فرضتها ظروف الحروب و الصراعات في غربي إفريقيا والمشكلات المرتبطه بها و بنوعية المهـــاجرين أنفسهم (Subonteng,M.E,1997, 14).

خامساً : الفئات الحجميه لعواصم غربي إفريقيا

أثبتت الدراسات التفصيليه للمدن في العالم الثالث أن النموالحضري يمثل سرطاناً مستشرياً فـــي الهوامش الحضريه من نواه كتلتها باتجاه المتصل الريفي الحضري، فيخرج بذلك التمدد الحضـــري عـــن الحدود الإداريه أو البلديه "كردون المدينة، وقد تضخمت المدن بالفعل حتى أصـــبحت ذات حجـــم يضـــم ملايين البشر ، وتحدد معرفة الهرم المدنى "urban hierarchy" توزيع أحجام المدن المطلقه في حين أن تلك الأنواع يمكن تصنيفها إلى أنماط وأنواع بعينها وهو ما يعطى مجتمع المدن شخصيته وطبيعته (عزيزة بدر١٩٩٧، ٤٧٧،٤٩٦).

و تشير إحصاءات الأمم المتحدة عام٢٠٠٥ كما اتضح من جدول رقم "٥" إلى أن حجم ســـكان عواصم غربي إفريقيا بكل فئاتها قد بلغ نحو ١٤.٦٠٦.٠٠٠ مليون نسمة ، تمثل بذلك نسبة ١٣.٢% من جملة السكان الحضر في غربي إفريقيا عام ٢٠٠٥ و التي وصلت الى ١١٠.٩٢٤ مليون نسمة ،في حين أنها تمثل ٥.٥ % من جملة السكان في غربي إفريقيا عام ٢٠٠٥ و التي بلغ حجمهم ٢٦٣.٦٩٤ مليـــون نسمة، ويظهر من ذلك أن مجموع عواصم غربي إفريقيا مجتمعة يزيد قليلاً عن حجم عاصـــمة واحـــدة عرفها غربي إفريقيا و هى "لاجوس" عاصمة نيجيريا السابقة والتي وصلت لما يقرب من ١٢ مليون نسمة عام ٢٠٠٥ .

و من خلال استعراض الفئات الحجمية لعواصم غربي إفريقيا كما سيوضح جدول (١٢)، يتضح أن هناك تفاوتاً كبيراً بين أحجام تلك العواصم ،والتي يظهر منها عواصم مليونية كبرى قفـــزت حـــاجز المليون نسمة مثل" دكار" في حين أن هناك عواصم قزميـــة مقارنـــة بهـــا لا تتعـــدى المائـــة ألـــف إلا بالقدراليسيرمثل برايا (١١٧ ألف نسمة) عام ٢٠٠٥ ، وعليه يمكن تصنيف الفئات الحجمية لعواصم غربي إفريقيا إلى ثلاث فئات:-

- عواصم مليونية: و تضم المدن العواصم التي يزيد حجمها عن مليون نسمة
- عواصم كبيرة"متوسطة ": و يتراوح حجم سكانها من ٥٠٠ ألف لأقل من مليون نسمة

• عواصم صغرى: و هى التي يقل حجم السكان بها عن ٥٠٠ ألف نسمة، وإن كانت تشهد تفاوتا فيما بينها من عاصمة تتعدى ٤٠٠ ألف و أخرى لا تتجاوز ١٠٠ألف إلا بقدر ضئيل، كما يوضح الجدول رقم (١٢)

جدول رقم (١٢) فئات أحجام العواصم في غربي إفريقيا عام ٢٠٠٥ – ٢٠١٥(بالألف نسمة)

٢٠٠٥				٢٠١٥			
فئات الحجم	العاصمة	الحجم	الترتيب	فئات الحجم	العاصمة	الحجم	الترتيب
أكبر من مليون	دكار	٢١٥٩	١	أكبر من مليون	دكار	٢٣٣١	١
	أكرا	١٩٦١	٢		لومى	٢٠٧٢	٢
	كوناكرى	١٤٢٥	٣		أكرا	٢٠٥٧	٣
	بماكو	١٣٦٨	٤		بماكو	٢٠٣٤	٤
	لومى	١٣٣٧	٥		منروفيا	٢٠٠٨	٥
جملة الفئة و نسبتها %		٨٢٥٠	%٥٦		كوناكرى	١٩٠٦	٦
من ٥٠٠ الف الى مليون	منروفيا	٩٣٦	٦		أبوجا	١٣٥٤	٧
	واجادوجو	٩٢٦	٧		واجادوجو	١١٥٠	٨
	نيامى	٨٥٠	٨		ياموسكرو	١١٠٤	٩
	فريتاون	٧٩٩	٩		نيامى	١٠٢٠	١٠
	نواكشوط	٦٣٧	١٠	جملة الفئة و نسبتها %		١٧٠٣٥	%٨٥
	أبوجا	٦١٢	١١	من ٥٠٠ الف الى مليون	فريتاون	٧٩٧	١١
جملة الفئة و نسبتها %		٤٧٦٠	%٣٣		بيساو	٦١٧	١٢
اقل من ٥٠٠ الف	ياموسكرو	٤٩٠	١٢		بنجويل	٥٢٨	١٣
	بنجويل	٣٨١	١٣	جملة الفئة و نسبتها %		١٩٤٣	%١٠
	بيساو	٣٦٧	١٤	اقل من ٥٠٠ الف	نواكشوط	٤٥٥	١٤
	بروتونوفو	٢٤٢	١٥		بروتونوفو	٢٩٦	١٥
	برايا	١١٧	١٦		برايا	٢٥٧	١٦
جملة الفئة و نسبتها %		١٥٩٧	%١١	جملة الفئة و نسبتها %		١٠٠٧	%٥

المصدر

United Nations: World Urbanization Prospects The 2005 Revision, Department of Economic and Social Affairs, New York, 2006 , Table A13.143–145.

* تقدير سكان ٢٠١٥ من حساب الطالب . باستخدام المعادلة الأسية : ك٢= ك١ هـ^{رن} حيث ك٢ = عدد السكان المتوقع في ٢٠١٥ ، ك١ = عدد السكان في ٢٠٠٥ ، ر معدل النمو السنوي في الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٥ ، ن الفترة الزمنية (١٠ سنوات) ، هـ ثابت = ٢.٧١ .(فتحي أبو عيانه ١٩٨٩: ٥٦٤) .

* تم تقدير سكان كل من لومى و منروفيا في ٢٠١٥ باعتبار ٢٠٠٥ سنة الأساس عند التقدير . و الاعتماد على معدل النمو بين ٢٠٠١ و ٢٠٠٣ بعد استبعاد معدلات نموها خلال ٢٠٠٠ – ٢٠٠٥ حيث تأثرت برصد أحجامها كمجمعات حضرية كبرى و ليست مدنا في ٢٠٠٥ .(بلغ حجم سكان لومى عام ٢٠٠١ الى ٧٣٢ ألف نسمة ثم وصل ٧٩٩ في ٢٠٠٣ في حين بلغ حجم سكان منروفيا عام ٢٠٠١ الى ٤٩١ ألف نسمة ثم وصل ٥٧٢ في ٢٠٠٣).

و يشير الترتيب الحجمي لفئات أحجام العواصم بغربي إفريقيا إلى التساوى النسبى لأعداد المدن في فئات الرتب الحجمية للعواصم، وعلى الرغم من ذلك فإن نسبة المدن المليونية تشكل نحو٥٦% من جملة أحجام العواصم لتشكل بذلك أكثر من نصف جملة أحجام الرتب و تضم تلك الفئة عواصم(دكار، أكرا

، كوناكرى ، بماكو ، لومى) ، في حين أن فئة المدن المتوسطة الحجم أو المدن الكبيرة تمثــل ٣٢.٦% من جملة أحجام العواصم و تضم تلك الفئة عواصم (واجادوجو، منروفيــا، أبوجا،نواكشــوط ، فريتــاون ،نيامى)، بينما تتضاءل نسبة المدن التي تقل عن ٥٠٠ ألف نسمة في نسبتها من جملة سكان العواصم إلى ١١% و تضم العواصم (بيساو، بنجويل، ياموسكرو،بورتنوفو، برايا)،ويوضح الجدول رقم (١٣) تطور الفئات الحجمية لعواصم غربي إفريقيا في الفترة من ١٩٨٠- ٢٠١٥.

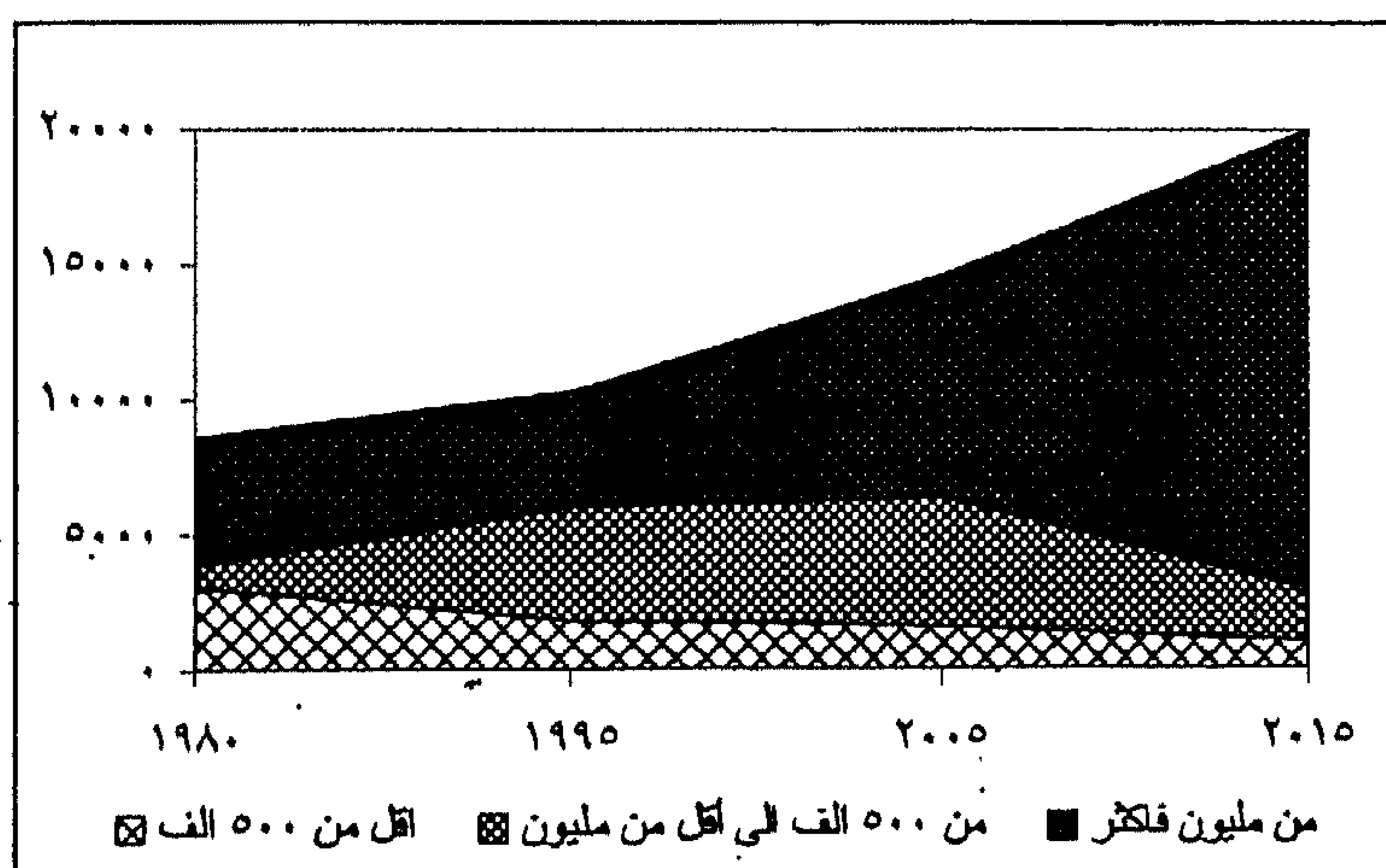
جدول رقم(١٣) تطور الفئات الحجمية لعواصم غربي إفريقيا في الفترة من ١٩٨٠ – ٢٠١٥

أحجام المدن	١٩٨٠ (١)			١٩٩٥			٢٠٠٥			٢٠١٥		
	عدد المدن	جملة سكان الفئة بالألف نسمه	%من جملة الحضر	عدد المدن	جملة سكان الفئة بالألف نسمه	% من جملة الحضر	عدد المدن	جملة سكان الفئة بالألف نسمه	% من جملة الحضر	عدد المدن	جملة سكان الفئة بالألف نسمه	%من جملة الحضر
من مليون فاكثر	٣	٤٧٧٥	١٣.٦٧	٣	٤٣٨١.٧٥	٥.٩٢	٥	٨٢٥٠	٧.٣٨	١٠	١٧.٣٥	١٠.٧
٥٠٠ألف الى مليون	١	٧٦٩	٢.٢	٦	٤١٨١.٧٥	٥.٦٥	٦	٤٧٦٠	٤.٢٦	٣	١٩٤٣	١.٢٢
اقل من ٥٠٠ الف	١٢	٣٠٧٢	٨.٧٩	٧	١٨١٧	٢.٤٦	٥	١٥٩٧	١.٤٣	٣	١٠٠٧	٠.٦٣

المصدر: من إعداد و حساب الطالبة اعتمادا على بيانات جدول رقم (٣) ، جدول (١٢)

(١)* Klasa, M. , Bontu, Settlement Pattern In West Africa, Long Term Perspective Study,Commentary on the database 1994. OECD. Jan.1998, 38-100.

شكل رقم (٣٤) الفئات الحجمية للعواصم في الفترة من ١٩٨٠- ٢٠١٥



المصدر اعتمادا على بيانات :

* **United Nations:** World Urbanization Prospects The 2005 Revision, Department of Economic and Social Affairs, New York, 2006 , Table A13.143-145.
* Klasa, M. , Bontu, Settlement Pattern In West Africa, Long Term Perspective Study,Commentary on the database 1994. OECD. Jan.1998, 38-100.

و كما يتضح من الجدولين (١٢)،(١٣) و الشكل رقم (٣٤) يقل الحد الأعلى للفئة المدن المليونية عن خمسة ملايين نسمة في الفترة من ١٩٨٠- ٢٠٠٥ ومن المتوقع أن يستمر ذلك حتى ٢٠١٥ فلن يصل الحد الأعلى للفئة المليونية إلى هذا الحجم ، و قد شهدت أحجام تلك الفئات وأعدادها تبايناً في الفترة من ١٩٨٠- ٢٠٠٥، و يشير تتبع تطور الفئات الحجمية للعواصم في غربي إفريقيا في الفترة من ١٩٨٠- ٢٠١٥ إلى تركزها في ثلاث فئات:

(١)العواصم المليونية:

تزامن النمو الحضري السريع مع نهوض المدن الكبرى والمدن المليونية في إفريقيا فحتى١٩٥٠ لم يكن هناك أى مدينة مليونية في إفريقيا ، بينما وصل عدد المدن المليونية التي تخطت علامة المليون نسمة في إفريقيا حتى عام ٢٠٠٠ إلى ٢٧ مدينة من بينها ١٩ عاصمة، في حين لم يكن هناك سوى أربع مدن مليونية فقط من خمسة و عشرين عاماً ماضية وهى"لاجوس ،جوهانسبرج ،كيب تاون،كنشاسا" (Erbach, J., Gaudet, G., 1998,2)، وتعتبر ظاهرة المدن المليونية ظاهرة حديثة نسبياً في إقليم غربي إفريقيا، والذي عرف المدن العواصم المليونية منذ عام ١٩٧٥ بعاصمة واحدة هى "لاجوس" العاصمة السابقة لنيجيريا والتي تضاعفت نحو خمس مرات منذ ١٩٧٥ ووصل حجمها٩ مليون نسمة لتمثل أكبر تجمع حضرى على مستوى إفريقيا جنوب الصحراء عام ٢٠٠٠ ، بينما بلغ عدد مرات تضاعفها نحو ٣٠ مرة منذ عام ١٩٥٠ثم توالى وصول عواصم أخرى في غربي إفريقيا لنفس الرتبة والفئة خلال العقد السابع من القرن العشرين في الفترة من ١٩٧١-١٩٨٠ ،فقد وصلت" أبيدجان" العاصمة السابقة لكوديفوار للمليون نسمة في الفترة من ١٩٧٦-١٩٨٠ و لحقت بها" دكار" خلال النصف الأول من العقد الثامن من القرن العشرين فوصلت لنحو ١.٠٦٩.٠٠٠ نسمة عام ١٩٨٠ ، و قد شهد الربع الأخير من القرن العشرين طفرة في وصول المدن العواصم في غربي إفريقيا لأحجام الفئه المليونية ، فبلغ عدد المدن المليونية في غربي إفريقيا مع نهاية القرن العشرين أربعة عواصم بعد وصول" أكرا" لنفس الرتبة خلال عام ١٩٩٠ بحجم ١.٠٣٨.٠٠٠ نسمة ، و مع بداية القرن الحادى و العشرين تخطت خمس عواصم حالية المليون نسمة هى (دكار- أكرا- كوناكرى- بماكو- لومى) حتى عام ٢٠٠٥ لتستوعب تلك الفئة بذلك نحو ٥٦% من جملة سكان العواصم و نحو ٧.٥% تقريباً من جملة سكان الحضر في غربي إفريقيا .

و قد أثرت عملية نقل وتحرك العواصم على تغير المدى واتساع التفاوت بين الحد الأدنى والأعلى لاحجام العواصم خلال الفترة (١٩٨٠-٢٠٠٥) ،و يظهر ذلك من خلال انخفاض المدى والتفاوت بين الحد الأدنى والأعلى بعد انتقال العواصم إلى(أبوجا- ياموسوكرو) من (لاجوس - ابيدجان) و التي اختلفت

فيها الصورة عن المدى بين العواصم السابقة وأحجامها ، فقد وصل المدى والتفاوت بين الحد الأدنى والأعلى إلى ٢.٥٤٠ مليون نسمة عام ١٩٨٠ بين "برايا" و التي مثلت الحد الأدنى للحجم عام ١٩٨٠ حيث بلغت ٣٢ ألف نسمة ، وبين الحد الأعلى في" لاجوس" و التي وصلت ٢.٥٧٢ مليون نسمة عام١٩٨٠ ، في حين اختلفت تلك الصورة بعد انتقال العاصمة إلى (أبوجا و ياموسكرو) ليصبح المدى ١.٧٢٥ مليون نسمة بين الحد الأدنى والذي تمثله "برايا "٦٧.٥ ألف عام ١٩٩٥ و بين" دكار" التي تمثل الحد الأعلى ١.٨١٩ مليون نسمة ،و قد أثرت عملية تحريك العواصم على هيراركية و أحجام العواصم في تلك الفئة و التي فقدت أكبر حجم سكاني نحو ٥ مليون نسمه بخروج لاجوس و أبيدجان من الفئة بعد عام ١٩٩٠ كما أثرت عملية تحريك العواصم في ثبات عدد الوحدات الحضرية فى الفئه المليونيه في الفترة التالية بعد١٩٨٠ بدلا من تضاعف عددها كما هو الحال في الفئات التالية كما سيتضح .

وتشير البيانات الإحصائية للأمم المتحدة إلى أنه من المتوقع أن يصل عدد المدن التي تتخطى المليون إلى ١٤ مدينة في غربي إفريقيا بحلول عام ٢٠١٥ من بينها ١٠ عواصم ، و سوف تحقق تلك الفئة على مستوى غربي إفريقيا حجماً سيصل إلى٢٥.٥٠٨ مليون نسمة بما يمثل ١٥.٨% من جملة سكان الحضر عام ٢٠١٥، و من المتوقع أن تضم فئة العواصم المليونية ٢٠.٥ مليون نسمة عام ٢٠١٥ و أن يرتفع عدد العواصم المليونية في غربي إفريقيا إلى ١٠ مدن عواصم مما يؤدى لارتفاع نسبتهم من جملة سكان الحضر لتصل ١٢.٩% عام ٢٠١٥ ، بعد أن شهدت تلك النسبة انخفاضاً خلال الفترات السابقة من ١٣% عام ١٩٨٠ إلى ٥.٩% عام ١٩٩٥ لتعاود ارتفاعها عام ٢٠٠٥ و تصل الى ٧.٣% و طبقاً للاتجاهات الاحصائية للأمم المتحدة فإن نسبة العواصم المليونية من جملة سكان الحضرستواصل ارتفاعها حتى ١٢.٩% عام ٢٠١٥ (United Nations, 2002,175) .

(٢)العواصم الكبيرة من ٥٠٠ ألف إلى أقل من مليون نسمة:

و تتمثل فئة العواصم الكبيرة من ٥٠٠ ألف لأقل من مليون طبقاً لاحصاءات الأمم المتحدة عام ٢٠٠٥ في ست عواصم (منروفيا- واجادوجو- نيامى- فريتاون- نواكشوط- أبوجا) و قد بلغ حجم السكان في تلك الفئة ٤.٧٦٠ مليون عام ٢٠٠٥ بما يمثل ٤.٢% من جملة سكان الحضر في غربي إفريقيا علم ٢٠٠٥، بينما شهد عدد هذه الرتبة تزايداً منذ عام ١٩٨٠ فقد تألفت الفئة من مدينة واحدة هى " أكرا " عام ١٩٨٠ و التي مثلت ٢.٢% من جملة سكان الحضر، و قد قفز المحتوى السكاني الحجمي و محتوى عدد الوحدات الحضرية والمدن في الفئة عام ١٩٩٥ إلى ست عواصم مثلت ٥.٦% من جملة سكان الحضر في غربي إفريقيا و هى مدن (فريتاون- لومى- نيامى- نواكشوط- بماكو- واجادوجو) ، و

قد تضاعف المحتوى السكاني لنحو أربعة أمثال في حين تضاعف عدد الوحدات ست مرات لتقع ٤٠ % من العواصم في غربي إفريقيا ضمن تلك الفئة، و يلاحظ أن معظم عواصم هذه الفئة ساحلية الموقع و لم تضم سوى عاصمتين داخليتين مختلفتين في كل فترة (بماكو- واجادوجو) عام ١٩٩٥ و (أبوجا- واجادوجو) عام ٢٠٠٥.

و على الرغم من الارتفاع النسبي في الحجم الكلي لسكان العواصم خلال الفترة من ١٩٩٥-٢٠٠٥ إلا أن نسبة هذه الفئة من العواصم الكبيرة من المتوقع أن تشهد انخفاضا بالنسبة لسكان الحضر عام ٢٠١٥ لتصل نحو ١.٢% . "وقد يرجع السبب وراء انخفاض النسبة لهذه العواصم على الرغم من الزيادة المطلقة في حجمها و عددها إلي نمو المدن في الفئات الأخرى" (عزيزة بدر، ١٩٩٧، ٤٧٥) .

<u>(٣) العواصم الصغرى أقل من ٥٠٠ ألف:</u>

و تضم تلك الفئة المدن التي يتراوح حجمها بين المائة ألف وأقل من نصف المليون نسمة كحد أقصى ، و قد شغلت تلك الفئة أكبر نسبة من المحتوى العددى للعواصم منذ ١٩٨٠ بما يقارب على نحو ٨٠% من عدد العواصم ،بينما شهدت تلك الفئة كماتشير البيانات في جدول رقم (١٣) اتجاهاً نحو تناقص في الفئةالحجمية من حيث المحتوى العددى و المحتوى السكاني للعواصم و نسبة سكان الفئة إلى جملة سكان الحضر خلال الفترة من١٩٨٠ و حتى ٢٠٠٥، و قد تضاءلت أعداد تلك المدن الصغيرة حتى عام ١٩٩٥ لتهبط إلى ٧ مدن فقط في مقابل الزيادة في الأعداد و الأحجام في الفئات الأخرى، كما تتناقص حجم سكانها ونسبتها من جملة الحضر في نفس العام لتصل إلى ٢.٤ % مما يشكل انخفاضاً حاداً استمر حتى وصل عام ٢٠٠٥ لنسبه ٥٠% عن عام ١٩٨٠ ، كما انخفضت نسبتها إلى ١.٤% من جملة سكان الحضر عام ٢٠٠٥ ،بينما توافق هذا الانخفاض مع ارتفاع معدلات النمو الحضري للمدن العواصم في تلك الفئة و التي تقع معظمها ضمن مجموعة العواصم ذات النمو السريع التي يتعدى فيها معدل النمو ٥% خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٥ كما هو الحال في (برايا ، ياموسكرو و بيساو).

وتتألف مدن تلك الفئة من أحجام تتفاوت و تتباين بشكل كبير فيصل الحد الأدنى فيها ١١٧ الف نسمة في برايا و الحد الأعلى فيها إلى ٤٩٠ في" ياموسكرو"، في حين يتراوح حجم بيساو و بنجويل حول ٣٠٠ ألف نسمة و تقل عاصمة واحدة عن ٣٠٠ و هى " بورتنوفو " ، و قد انخفض حجم و عدد سكان تلك الفئة على التوالي منذ ١٩٨٠-٢٠٠٥ في مقابل الارتفاع في الفئات الأخرى مثل الفئة المليونية و المدن الكبيره التي شهدت زيادة على التوالي خلال الفترة١٩٨٠-٢٠٠٥ ، كما تشير التقديرات إلى استمرار انخفاض حجم تلك الفئة حتى ٢٠١٥ لتمثل ٦٣.% من جملة الحضر.

و يشير بذلك تحليل التركيب الحجمي لعواصم غربي إفريقيا إلى عدة خصائص و حقائق ترتبط بهذا التركيب منها، ارتباط العواصم المليونية و العواصم الكبرى بالدول ذات الأحجام السكانية الكبيرة و المتوسطة، في حين ترتبط في الغالب العواصم الصغرى بالدول ذات الأحجام السكانية الصغيرة، و تشير تلك العلاقة بذلك إلى وجود علاقة ارتباطية طردية موجبة بين حجم الدولة وعاصمتها، و إن كانت بعض العواصم قد تخرج عن هذة القاعدة كما في حالات نقل العواصم إلى مدن جديدة أو في حالات اختيار العواصم الوطنية في مدن صغيرة (السيد خالد المطرى،١٩٨٩، ١٣٩) ، و يتميز الهرم المدني للعواصم باتجاه العواصم الصغرى نحو التقلص في الأعداد في ظل معدلات النمو السريعة و زيادة حجم التجمعات الحضرية حول المدن العواصم ، و يعكس تحليل أحجام شبكة المدن العواصم عدم انتظام النسق الحضري لتلك المدن العواصم في دولها والتي تتميزبضخامة أحجامها وترتفع نسبتها إلى نسبة سكان الدولة و الحضر كما في (الرأس الأخضر و جامبيا و توجو) وهو مايشير إلي الهيمنة الطاغية لتلك المدن .

سادساً: عواصم غربي إفريقيا بين النظريه و التطبيق "الهيمنه الحضريه و قوانين المدن ":

(١) الهيمنه الحضريه:

يتميز النظام الحضري urban system في معظم الدول الإفريقية بخصائص تتفق مع سائر خصائص الأنظمه الحضرية في الدول النامية والأقل نموا ، وتتمثل أهم تلك الخصائص في سيادة ظاهرة الهيمنة الحضرية urban primacy التي تكاد تكون القاسم المشترك الأعظم بين العديد من الأنظمة في دول إفريقيا المداريه أو جنوب الصحراء وغيرها من أنظمة الدول النامية و ذلك في مقابل الاتجاه نحو التوازن الحضري urban balance ، و يشير واقع الأمر إلى أهمية دور الفتره الاستعمارية قبل الاستقلال و إلى الاستعمار الجديد، هذا بالإضافة إلى العديد من العوامل البشرية و الطبيعية لظروف القارة الداخلية و نمط توزيع السكان والموارد الأساسية و ما تفرضه المواقع وملائمتها لنشأة الموانيء وسياسات التنمية الجزئية في إفريقيا بعد الاستقلال من أهمية في ظهور التباين الواسع في مستويات التنمية بين المدن لما خلفه الاستعمار من تركيز معظم النمو الحضري في دول إفريقيا في مدينة واحدة تعكس رغبات المستعمر إلى حد بعيد أكثر من أن تعبر عن الرغبات المحلية من حيث الموقع و الحجم و التوزيع والأمثلة على ذلك واضحة في" دكار" (عزيزة بدر،١٩٩٧،٤٧٧) و غيرها من العواصم الساحليه في غربي إفريقيا.

و قد أدت العوامل السابقه إلى تضخم قمة الهرم المدني في كل دول غربي إفريقيا بمعدلات نمو سريعة مما جعلها تستحوذ على نصيبيب أكبر من جملة سكان الدولة و الحضر في آن واحد مما أخل بالتوازن الحضري داخل تلك الدول، و تتضح تلك الصورة من قياس وزن العاصمة و معرفة نسبتها إلى

جملة حجم سكان الدولة ، و تعكس تلك العلاقة أنماطاً مختلفه تشير للعديد من المشكلات السياسية و الاجتماعية و الاقتصادية و ما تحتاجه هذه الدول من إعادة تخطيط و تعمير و لا جدال في أن نسب العواصم تتفاوت فيما بينها بسبب تفاوت أحجام دولها أكثر من تفاوت أحجام العواصم نفسها(جمال حمدان،١٩٩٦،١٨٦) .

و يوضح جدول (١٤) نسبه سكان العواصم إلى جملة السكان في الدول في غربي إفريقيا،والتي تشير من خلال البيانات إلى مدى تغيير نسبة الهيمنه لعواصم غربي إفريقيا.

جدول رقم (١٤)تغير نسبة هيمنة العواصم في غربي إفريقيا خلال الفترة من ١٩٩٠-٢٠١٥

العاصمة	١٩٩٠		٢٠٠٥		٢٠١٥		نسبة التغير ١٩٩٠-٢٠٠٥		نسبة التغير ٢٠٠٥-٢٠١٥	
	نسبة العاصمة من الدولة	نسبة العاصمة من الحضر%	نسبة العاصمة من الدولة%	نسبة العاصمة من الحضر%	نسبة العاصمة من الدولة%	نسبة العاصمة من الحضر %	من الدولة	من الحضر	من الدولة	من الحضر
بروتونوفو	٣.٨٦	١١.٢	٢.٨٧	٧.١٦	٢.٦٣	٥.٩١	٠.٩٩-	٤.٠٤-	٠.٢٣-	١.٢٤-
واجادوجو	٥.٨٧	٤٢.٥٣	٧	٣٨.٣	٦.٥	٢٨.٥٢	١.١٣	٤.٢٣-	٠.٥-	٩.٧٧-
برايا	١٥.٧٧	٣٥.٦٧	٢٣.٠٨	٤٠.٢١	٤٠.٨٦	٦٣.٥٢	٧.٣	٤.٥٤	١٧.٧٩	٢٣.٣٢
ياموسوكورو	١	٢.٥	٢.٧	٦	٥.١٢	١٠.٢٧	١.٧	٣.٥	٢.٤٢	٤.٢٧
بنجويل	٢١.٢٦	٥٥.٥٩	٢٤.٢٥	٤٦.٥٨	٢٧.٩٨	٤٥.٢٥	٢.٩٩	٩.٠١-	٣.٧٢	١.٣٣-
أكرا	٦.٧١	١٨.٣٩	٨.٨٧	١٨.٥٤	٧.٧٥	١٤.٠٥	٢.١٦	٠.١٥	١.١٢-	٤.٤٩-
كوناكرى	١٥.١٢	٥٣.٩	١٥.١٦	٤٥.٩٧	١٦.٠٣	٤٢.٠٦	٠.٠٤	٧.٩٣-	٠.٨٨	٣.٩١-
بيساو	١٩.٤٩	٦٩.٢٣	٢٣.١٤	٧٨.٠٩	٢٨.٩٤	٩٣.٠٩	٣.٦٥	٨.٨٥	٥.٨	١٥.٠١
منروفيا	٢١.٣	٤٧.٠٥	٢٨.٥١	٤٩.٠٨	٤٥.٨٣	٧٠.٧٥	٧.٢١	٢.٠٣	١٧.٣٢	٢١.٦٧
بماكو	٨.٢٨	٣٥.٤٩	١٠.١٢	٣٣.٢٢	١١.٢٤	٣٠.٧٨	١.٨٤	٢.٢٧-	١.١٢	٢.٤٤-
نواكشوط	٢٢.٢٢	٥٦.٠٢	٢٠.٧٦	٥١.٣٧	١١.٤٢	٢٦.٤٨	١.٤٦-	٤.٦٥-	٩.٣٤-	٢٤.٩-
نيامى	٥.٢٢	٣٣.٩٢	٦.٠٩	٣٦.٢٣	٥.٢٩	٢٧.٤٤	٠.٨٧	٢.٣١	٠.٨-	٨.٧٩-
أبوجا	٠.٤٤	١.٢٦	٠.٤٧	٠.٩٧	٠.٨٤	١.٥١	٠.٠٢	٠.٢٩-	٠.٣٨	٠.٥٤
دكار	١٩.٥٧	٥٠.٢٤	١٨.٥٢	٤٤.٥٧	١٦.٠٣	٣٥.٨٣	١.٠٥-	٥.٦٧-	٢.٤٩-	٨.٧٤-
فريتاون	١٤.٢٢	٤٧.٢٣	١٤.٤٦	٣٥.٥٦	١١.٥٦	٢٣.٩٨	٠.٢٤	١١.٧-	٢.٩١-	١١.٦-
لومى	١٥.٤	٥١.١٧	٢١.٧٦	٧٧.٥٥	٢٦.٤	٥٥.٦٥	٦.٣٦	٢٦.٣٨	٤.٦٥	٢١.٩-

المصدر :

United Nations: World Urbanization Prospects The 2005 Revision, Department of Economic and Social Affairs, New York, 2006, Table A3, A5, 46,49, 66,69.

* نسب التغير من حساب الطالبة

و يتضح من خلال ملاحظة بيانات الجدول السابق و شكل رقم (٣٥) أنه يمكن تصنيف عواصم غربي إفريقيا إلى عدة مجموعات طبقا للوزن النسبى لسكان العواصم إلى جملة سكان الدول :

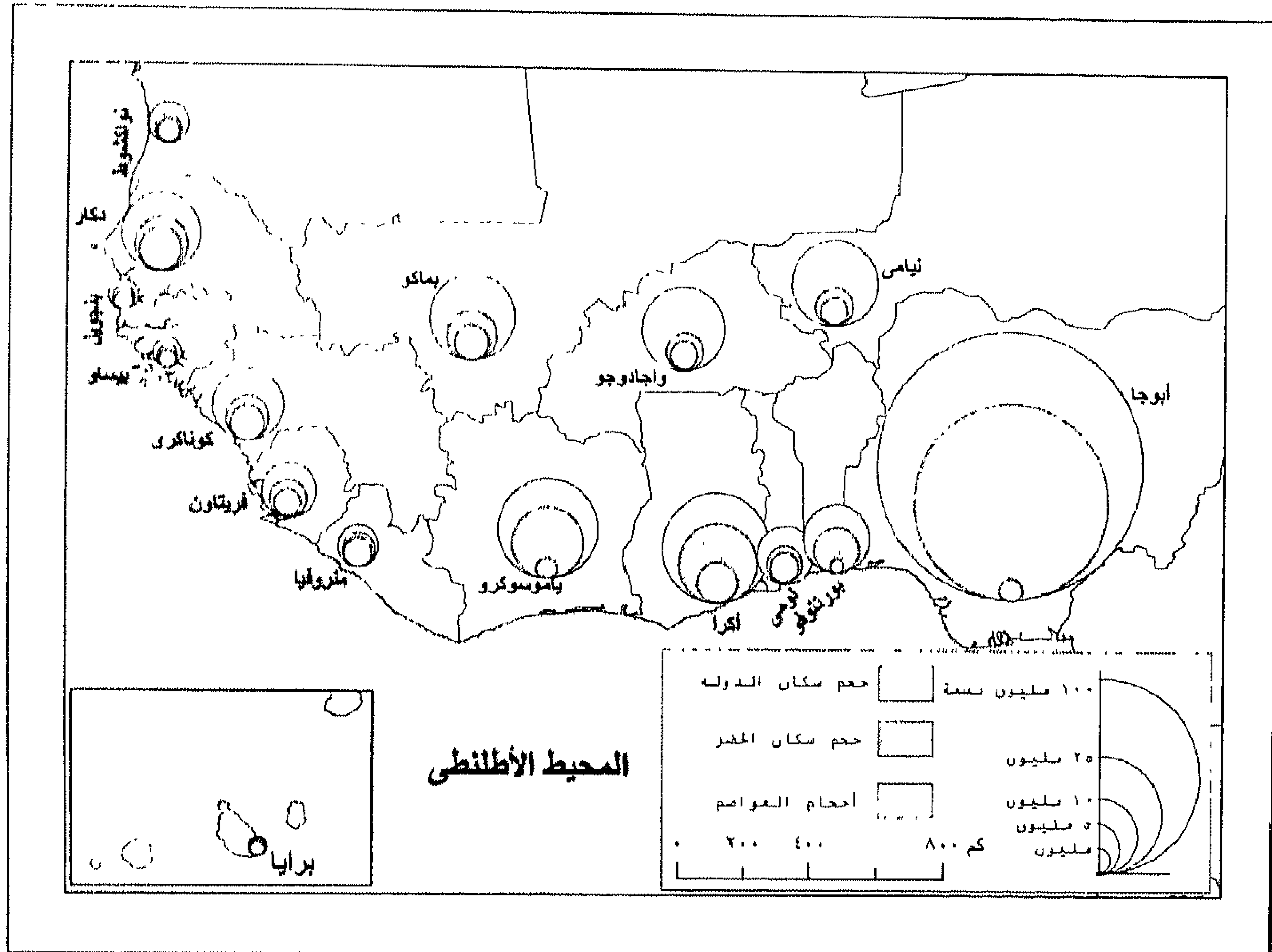
١- مجموعة العواصم ضئيلة الحجم : و التي تمثل فيها العاصمة أقل من ٥% من حجم سكان الدولة وتضم المجموعه كلاً من (بورتنوفو /ياموسكرو / أبوجا).

٢- مجموعة العواصم متوسطة الحجم: والتي تصل فيها نسبة العاصمة بين ٥-١٠% من جملة سكان الدولة و تضم مجموعة عواصم (واجادوجو / أكرا /نيامى).

٣- مجموعة العواصم كبيرة الحجم: و التي تحتل فيها العاصمة نسبة بين ١٠-٢٠% من جملة سكان دولها و تضم تلك المجموعة عواصم (كوناكرى / بماكو / دكار /فريتاون).

٤- مجموعة العواصم الضخمة : و التي تزيد فيها نسبة العاصمة فوق + ٢٠% من جملة سكان الدولة وتضم تلك المجموعة عواصم (برايا/بنجويل/بيساو/منروفيا/نواكشوط / لومى).

شكل رقم (٣٥) هيمنة العواصم في غربي إفريقيا عام ٢٠٠٥



المصدر : اعتمادا على بيانات جدول رقم (٥)

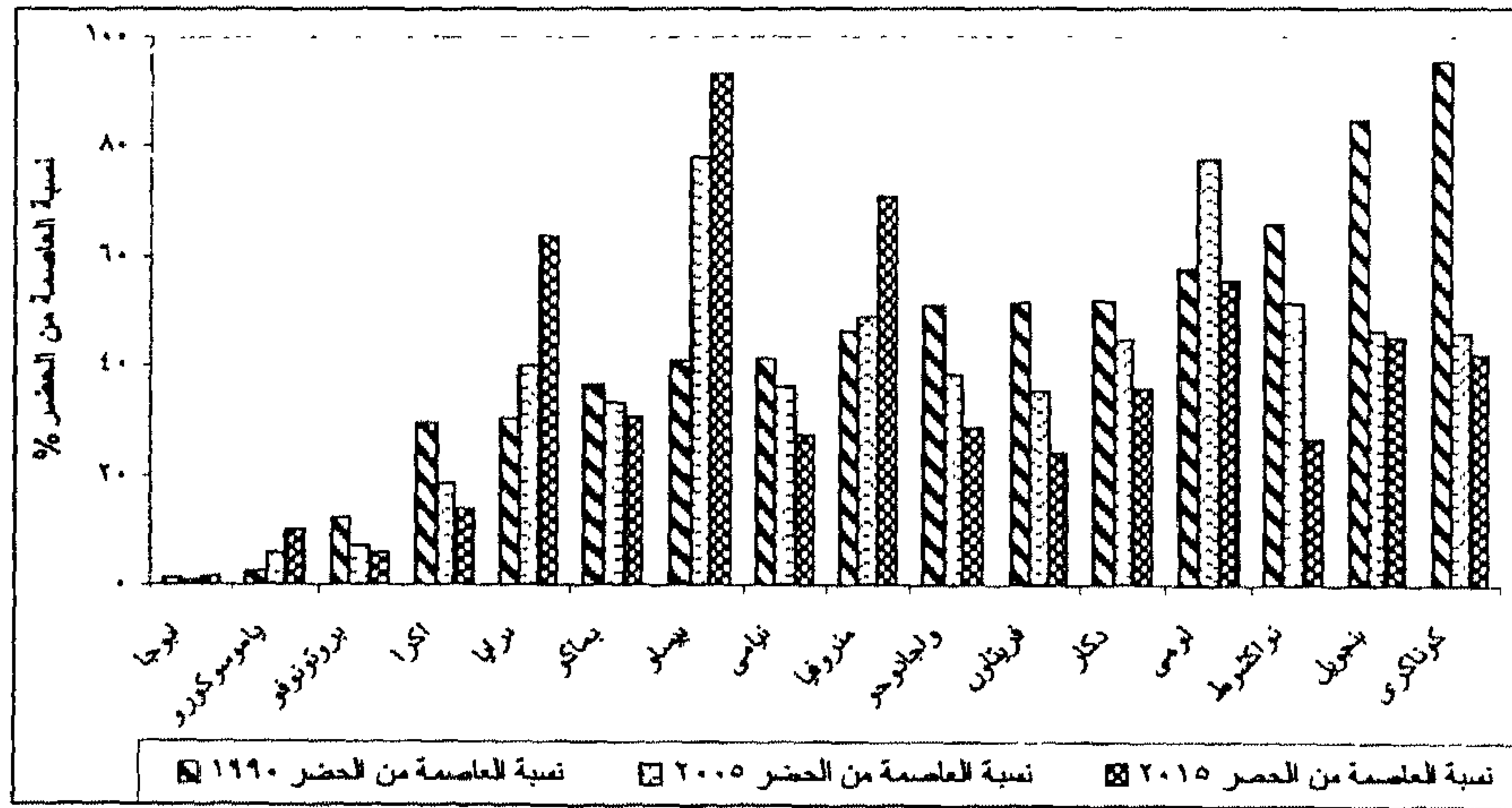
United Nations: World Urbanization Prospects The 2005 Revision, Department of Economic and Social Affairs, New York, 2006 , Table A13.143-145

كما يشير تحليل البيانات إلى اتساع المدى بين نسبة أحجام العواصم لدولها ، فتمثل"أبوجا" الحد الأدنى لتلك النسب فتصل إلى ٠.٥% من جملة سكان نيجيريا بينما تمثل "منروفيا" الحد الأعلى فترتفع نسبتها إلى ٢٨% من جملة سكان ليبيريا، و يشير النمط الذي تنخفض فيه نسبة العواصم لجملة دولها إلى نوعية " الدول بلاعواصم " و تقف عملية انتقال العاصمة سببا وراء انخفاض النسب في هذه العواصم كما هو الحال في" ياموسوكرو "و "أبوجا " خاصة مع وجودها في دول ذات أنظمة حضرية معقدة ، في حين

يصدق نمط " العواصم بلا دول " في غربي إفريقيا على مجموعة العواصم التي تتضخم نسبتها بالقياس لمجموعة دولها قزميه المساحة في كل من (جامبيا / غينيا بيساو / توجو / الرأس الاخضر) ،و لا تكاد تكون الدولة في هذا النمط أكثر من مدينه هى العاصمة فتظهر كرأس بلا جسم و يشير ذلك إلى أن فرص تنوع المواضع التي تصلح للسكنى قليلة مما يفسر التركز الهائل للسكان في عاصمة الدولة ، بينما يظهر النمط الثالث في علاقة العاصمة بدولتها حين يرتفع حجم الدولة نسبيا وترتفع في نفس الوقت نسبة العاصمة بدرجه تدل على تضخمها غير الطبيعي (جمال حمدان،١٩٩٦،١٨٩) ،كما هو الحال في "دكار" و التي وصل حجمها عام ٢٠٠٥ إلى ٢.١٥٩ مليون نسمة بما يشكل١٨.٥٠ % من جملة سكان السنغال و ما يقارب نحو خمس حجم الدولة الذي وصل إلى ١١.٦٥٨مليون نسمة عام ٢٠٠٥ ، و تشير تلك الصورة إلى قدر كبير من المركزية الجغرافية و السياسية.

بينما يشير تركز نسب مرتفعة لأحجام العواصم من الدول إلى مدى هيمنة و سيطرة مدينة واحدة فإن قياس تلك النسب إلى جملة الحضر يشير إلى دور تلك المدن العواصم في الحياة المدنية، فتوضح بيانات نسبة العاصمة لجملة الحضر عام ٢٠٠٥ في جدول رقم (١٤) و من شكل رقم (٣٦):

شكل رقم (٣٦) تغير هيمنة عواصم غربي إفريقيا من جملة سكان الحضر في سنوات ١٩٩٠، ٢٠٠٥ ، ٢٠١٥



المصدر : اعتمادا على بيانات

United Nations: World Urbanization Prospects The 2005 Revision, Department of Economic and Social Affairs, New York, 2006, Table 43، 45,46,49 ,66,69.

ترتفع نسبه العاصمة لجملة الحضر في الدولة في اثنين من العواصم (لومى – بيساو) فوق +٧٥% من إجمالي سكان الحضر ، في حين تمثل الغالبية العظمى من العواصم نحو ٢/٥ سكان الحضر

في الدولة حيث تدور النسب في هذه المجموعه بين ٤٠-٥٠% في خمس عواصم (برايا/ بنجويل /كوناكرى /منروفيا/دكار/ نواكشوط)، بينما تنخفض نسبه العاصمة لجملة الحضر في أربع عواصم لنحو ٣/١ سكان الحضر فتنخفض نسبتها إلى أقل من ٤٠% في (واجادوجو/بماكو /نيامى/ فريتاون)، و تصل تلك النسب أدناها في (أكرا/ بورتنوفو/ياموسوكرو) حيث تمثل العاصمه نحو ٥/١ من سكان الحضر فتنخفض نسبتها لأقل من ٢٠%.

و قد شهدت هيمنة العواصم طبقاً للقياسات السابقة كما اتضح من جدول (١٤) و من شكل رقم (٣٦) انخفاضاً طفيفاً خلال الفترة من ١٩٩٠-٢٠٠٥، فقد حققت بعض عواصم غربي إفريقيا مثل (بورتنوفو /دكار / نواكشوط) انخفاضا في نسبتها إلى جملة السكان الحضر في الدولة،في حين أن هناك عواصم قد حققت مزيداًمن الهيمنة كما يظهر في (منروفيا / لومى /برايا) و التي تعدت فيها نسبة التغير خلال الفتره ١٩٩٠-٢٠٠٥ في تلك العواصم ٧% فقد وصلت الهيمنة أقصاها في لومى من ٥١% عام ١٩٩٠ إلى ٧٧% عام ٢٠٠٥ بالنسبه لسكان الحضر، بينما ظهرت أكثر نسب التغير السالبة في كل من العواصم (فريتون / بنجويل/ كوناكرى) و التي وصلت خلال الفترة من ١٩٩٠-٢٠٠٥ إلى -٩ في بنجويل و -٨ في كوناكرى وسجلت فريتاون أعلاها -١١% ، و ذلك على الرغم من زيادة أحجام تلك المدن خلال نفس الفترة و التي وصلت خلالها" كوناكرى" على سبيل المثال للفئه المليونيه، و قد يرجع ذلك في أغلب الظن إلى تنامي بعض المدن الأخرى داخل الدول مما يخفف من حدة هيمنة العواصم في اتجاه الدول و سعيها نحو تحقيق اللامركزية و يؤيد ارتفاع مستويات التحضر في دول غربي إفريقيا وتوقعاتها حتى عام ٢٠١٥ هذا التفسير على الأرجح حيث تشير بيانات الأمم المتحدة إلى تسارع معدلات التحضر بشكل واضح حتى ٢٠١٥ في الدول السابقة، فطبقاً للبيانات سوف يتزايد مستوى التحضر في سيراليون و غينيا و غامبيا ليصل ٤٧.٦% و ٤٤.٥% ٢٧.٨% حتى عام ٢٠١٥ على التوالي مقارنة بمستويات التحضر عام ١٩٩٠ والتي بلغت ٣٠% و ٢٥% و٢٣% على التوالي(United Nations, 2003 ,33,35) .

(٢) قوانين المدن بين النظرية و التطبيق على عواصم غربي إفريقيا:

أظهرت المؤشرات و القياسات السابقه لهيمنة العواصم سيطرة المدن العواصم في أغلب الأحوال على الدولة، في حين ظهر تفاوت كبير بين العواصم ذاتها في معظم الفترات غير أن هناك علاقة منتظمة بين هذه العواصم و المدن الأخرى في الدولة الواحدة و التي تظهر بدراستها أقدار تلك العواصم في كل دوله بين المدن الأخرى من خلال تطبيق قانون المدينة الأولى primate city ، أوقياس مدى انتظام

العلاقه بين المدينه الأولى و باقى المدن من خلال تطبيق قاعدة الرتبة و الحجم rank size rule و التي تعكس مدى التوازن الحضري في كل دولة و إلى أى مدى تنطبق و تتحقق تلك المقاييس.

- **<u>قانون المدينه الأولى</u>**

و يتلخص قانون المدينة الأولى في استخراج قيمة المدينة الثانية أو الثالثة باعتبار المدينه الأولى ١٠٠ ثم تصنف النتائج إلى أنواعها وأنماطها التي تقع بطبيعتها فيها ، و طبقاً لهذا القانون فإن العلاقة بين المدينة الأولى و المدن التالية لها تكون ١٠٠، ٣٠، ٢٠ ، كما يفترض القانون أن العاصمة تمثل عادة المدينة الأولى، و التي تعبر بشكل واضح عن غيرها عن الكيان الوطني للدولة كما أن الفرص المتاحة لها في التنمية و عوامل الجذب المتعددة تكون أكبر من غيرها ، وإن كانت العواصم الاتحادية و المستحدثة لا تتفق مع هذه القاعدة العامة (جمال حمدان ١٩٥٩، ٤١٨)، و يوضح جدول رقم (١٥) نسبة المدينة الثانية و الثالثة إلى المدينة الأولى في غربي إفريقيا عام ٢٠٠٥.

جدول رقم (١٥) نسبة سكان المدينة الثانية و الثالثة إلى المدينه الأولى في غربي إفريقيا ٢٠٠٥

الدولة	المدينة الأولى		المدينة الثانية			المدينة الثالثة		
	الاسم	حجم السكان بالالف نسمة	الاسم	حجم السكان بالالف نسمة	% من المدينة الاولى	الاسم	حجم السكان بالالف نسمة	% من المدينة الاولى
بنين	كوتونو	٨٩٨	بروتونوفو	٢٤٢	٢٦.٩	ناتيننجو	٢٤٠	٢٦.٧
بوركينا فاسو	واجادوجو	٩٢٦	بوبوديلاسو	٣٨٦.٦	٤١.٧	كيودويجاو	٨٧.٨	٩.٥
الرأس الأخضر	برايا	١١٧	منديلو	٦٧.٤	٥٧.٦	–	–	–
كوديفوار	ابيدجان	٤٩٠٠	بواكيه	٧٧٢.٣	١٥.٨	ياموسوكورو	٤٩٠	١٠
جامبيا	بنجويل	٣٨١	سيراكوندا	٣٣٥.٧	٨٨.١	بريكاما	٨٠.٧	٢١.٢
غانا	أكرا	١٩٦١	كوماسى	٦٤٩.٦٥	٣٣.١	تيمالي	٢٧٨.٦	١٤.٢
غينيا	كوناكرى	١٤٢٥	نزيكورى	١٧٧.٨	١٢.٥	كنديا	١٦٠.٨	١١.٣
غينيا بيساو	بيساو	٣٦٧	بافاتا	٢٦.٣	٧.٢	جابو	١٢.٢	٣.٣
ليبيريا	منروفيا	٩٣٦	بنسفيل	٣٣.٧	٣.٦	بيوجانان	٢٦.٤	٢.٨
مالي	بماكو	١٣٦٨	سيكاسو	١٦٠.٩	١١.٨	جاو	١٥٢	١١.١
موريتانيا	نواكشوط	٦٣٧	نواذيبو	٨٩.٧	١٤.١	رصو	٥٩.٥	٩.٣
النيجر	نيامى	٨٥٠	زندر	٢٠٥	٢٤.١	مارادى	١٤٩	١٧.٥
نيجيريا	لاجوس	١٠٩٠٠	كانو	٢٩٩٤	٢٧.٥	ايبادان	٢٥٣٤	٢٣.٢
السنغال	دكار	٢١٥٩	تيوبا	٤٢٨	١٩.٨	تيس	٢٤٠	١١.١
سيراليون	فريتاون	٧٩٩	بو	١٨١	٢٢.٧	كيودو	١٤٨.٧	١٨.٦
توجو	لومى	١٣٣٧	سوكودى	٧٦.٧	٥.٧	لاماكارا	٤٨.٥	٣.٦

المصدر: <u>http://www.worldgazzeteer.com</u>

و يشير تحليل جدول رقم (١٥) بصفه مبدئية إلي انطباق قانون المدينة الأولى بصفة أساسية على أغلب عواصم غربي إفريقيا وإن كان يحدد في نفس الوقت أنماطاً تفصيلية تحكم العلاقه بين المدينة الأولى و ما تلاها من المدن الثانية و الثالثة و التي يمكن تحديدها في ثلاثة أنماط كما يلى:

أ- **نمط الهرم المدرج:** و يمثل النمط الذي تقترب فيه المدن من متتالية جيفرسون فتتدرج فيه العاصمة و المدن من الأولى وحتى الثالثة في أحجامها، مما يعكس قدراً من التركيز النسبى في المدينة الأولى ثم يتدرج التركيز فيما يليها من المدن كما هو الحال تقريباً في نيجيريا و التي تتدرج فيها النسب في كل من(لاجوس/كانو /ابيادان) على التوالي بين (١٠٠/٢٧.٥/٢٣.٥) .

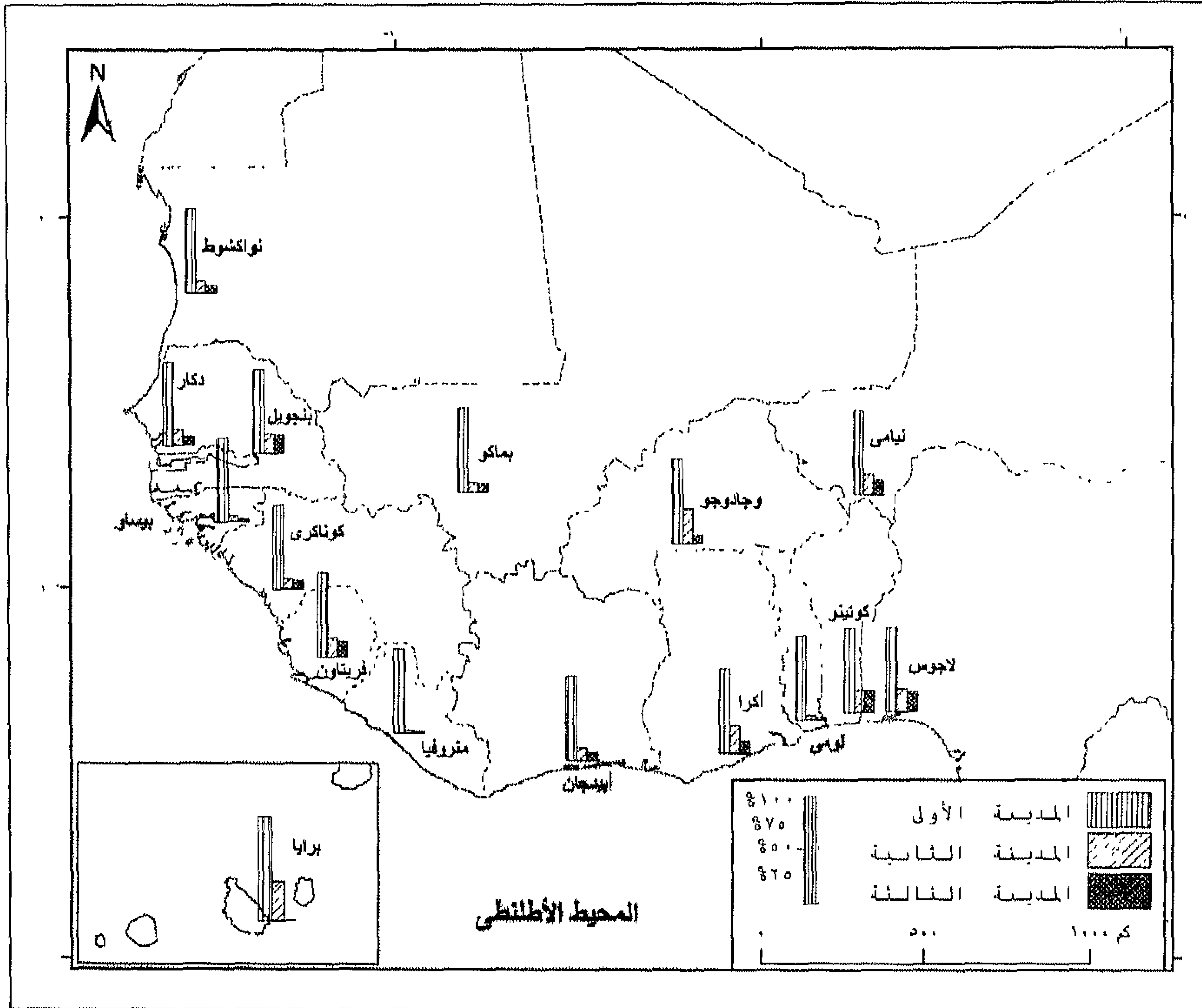
ب- **نمط الهرم الناقص:** و يظهر هذا النمط في مجموعه المدن و العواصم التي تحتل فيها المدينة الأولى قمه الهرم ثم تتدرج بعدها إلى المدينة الثانية، لتنحدر بعد ذلك فجأة للمدينة الثالثة فيعكس تركيبه غياب الطبقه الوسطى من المدن ، و يضم هذا النمط كلاً من الرأس الأخضر و جامبيا فتمثل المدينة الثانية في كلا منها على التوالي ٥٧،٨٧% ثم لا شيء بعدها بداية من المدينة الثالثة ، و تتضح صورة الهرم الناقص أيضاً في 'بوركينا فاسو" فتمثل نسب مدن(واجادوجو/بوبوديولاسو / كيودويجاو) (١٠٠/٤١/٩%) ، كما يتكرر هذا النمط في غانا والتي تتدرج فيها المدن من أكرا المدينة الأولى إلى كوماسى المدينة الثانية و التي تصل نسبتها ٣٣% من أكرا لتنحدر النسبة بعدها فجاه في تيمالي المدينة الثالثة إلى ١٤% .

ج- **نمط الهرم المقلوب:** و يمتاز هذا النمط بتركز عنيف في المدينة الأولى لتهوي بعده الأحجام حتى تصل لمدينة ثانية هزيلة، و يسطر هذا النمط على صورة الهرم المدني في دول غربي إفريقيا و يتمثل بوضوح في " دول المدينة الواحدة " و التي تحتل فيها العواصم في الغالب رتبة المدينة الأولى لتهوي بعدها المدن إلى أحجام ضئيلة (جمال حمدان،١٩٦٤، ٣٦،٣٥) كما هو الحال في (كوناكرى / بيساو / منروفيا/ بماكو / نواكشوط/ دكار/ لومى /ابيدجان) فقد ظلت نواكشوط" على سبيل المثال لفترة طويلة بعيدة عن رتبة المدينة الأولى، فكانت مدينة "إطار" هى المدينة الأولى من ناحية الحجم حتى ١٩٦٢ و قد اكتسبت أهميتها في ذلك الوقت من عدة عوامل أهمها الناحية التاريخية، في حين اكتسبت العاصمة نواكشوط أهميتها منذ بداية نشأتها ١٩٦٢و تزايد أهميتها الاقتصادية والاجتماعية والادارية والثقافية، حتى أصبح لها اليد الطولى على جميع المدن في عملية جذب المهاجرين (ولد أكيبد ،١٩٩٥، ٢٢، ٢٤).

وإذا كانت عواصم غربي إفريقيا لا تتفق مع قانون المدينةالأولى من حيث العلاقة النسبية بين أحجام المدن الثلاث طبقا لمتواليه جيفرسون١٠٠ ، ٣٠ ،٢٠ ، فإنها تتفق مع فحوى القانون في طغيان وهيمنة مدينة واحدة في الدولة و التي غالباً ما تمثلها العواصم في غربي إفريقيا فتمثل نحو ٨١% من عواصم غربي إفريقيا المدينة الأولى في دولتها ، ولا تخرج عن هذه القاعده سوى ثلاث مدن

فقط"بورتنوفو/أبوجا/ياموسكرو " فالعاصمه في نيجيريا و كوديفوار منقوله حديثاً و هو ما يبرر بعدها عن مكانة المدينه الأولى، بينما تمثل كوتنيو العاصمة الاقتصادية في "بنين" المدينة الأولى و ليس العاصمة كما يتضح من شكل رقم (٣٧).

شكل رقم (٣٧) نسب سكان المدينة الثانية و الثالثة إلى المدينة الأولى في غربي إفريقيا ٢٠٠٥



المصدر: اعتمادا على بيانات جدول رقم (١٥)

و يشير" جمال حمدان" إلى أنه يمكن تصنيف العواصم طبقاً لمدى قربها أو بعدها من تحقق وانطباق قانون المدينة الأولى عليها إلى عدة أنواع :

فتتنوع عواصم غربي إفريقيا طبقا لتحقق قانون المدينة الأولى بين ثلاثة أنواع هى:

*العواصم الضئيلة: inferior وتمثلها العواصم التي لا تمثل المدينة الأولى في دولها مثل (أبوجا، بورتنوفو ،ياموسوكرو).

*العواصم الضعيفة : وتطلق على المدن الأولى من العواصم والتي تقترب فيها نسبة المدينة الثانية من المدينة الأولى و يصل الفارق بينهما لنحو ٧٠/١٠٠ كما هو الحال في (جامبيا) التي تقترب فيها المدينة الثانية "سيراكوندا "٨٧% من المدينة الأولى.

*العواصم السائدة :dominant وهى العواصم التي تطغى فيها العاصمة على سائر المدن بحيث لا تتعد المدينة الثانية النصف أو الثلث ، و تتحقق السيادة الكاملة للعاصمة ، وقد تنخفض النسبه إلى الخمس أو العشر فتصبح سيادة العاصمة طغياناً كاملاً (جمال حمدان،١٩٩٦، ١٩٢،١٩٠) وهو ما يصـــدق فـــي الحقيقه على (دكار،كوناكرى).

و يتضح مما سبق غياب التدرج الحجمي للمدن الثلاثة الأولى في غربي إفريقيـــا طبقـــاً لقـــانون المدينة الأولى ، ولن تختلف الصورة كثيراً عند تطبيق مؤشر الهيمنة و الأولويـــة Index of Primacy والذي ينسب المدينة المهيمنة إلى مجموع المدن الثلاثة التالية في الحجم فإذا كانت النتيجة "واحداً صحيحا " فإن ذلك يشير إلى تعادل و مساواة حجم المدينة الأولى للمدن الثلاث التالية لها(فتحى أبو عيانـــه ، ١٩٨٤، ٢٩٦) ، و ستكون النتيجة بذلك تأكيداً للحقيقة السابقة و هى سيادة الهيمنة الحضرية لعواصـــم غربـــي إفريقيا، و يوضح الجدول التالي نسبة أحجام المدن الثلاث الرئيسية إلى المدينة الأولى فـــي دول غربـــي إفريقيا عام ١٩٩٠ :

جدول رقم(١٦) نسبة سكان المدينة المهيمنة إلى مجموع المدن الثلاث التالية لها في دول غربي إفريقيا عام ١٩٩٠

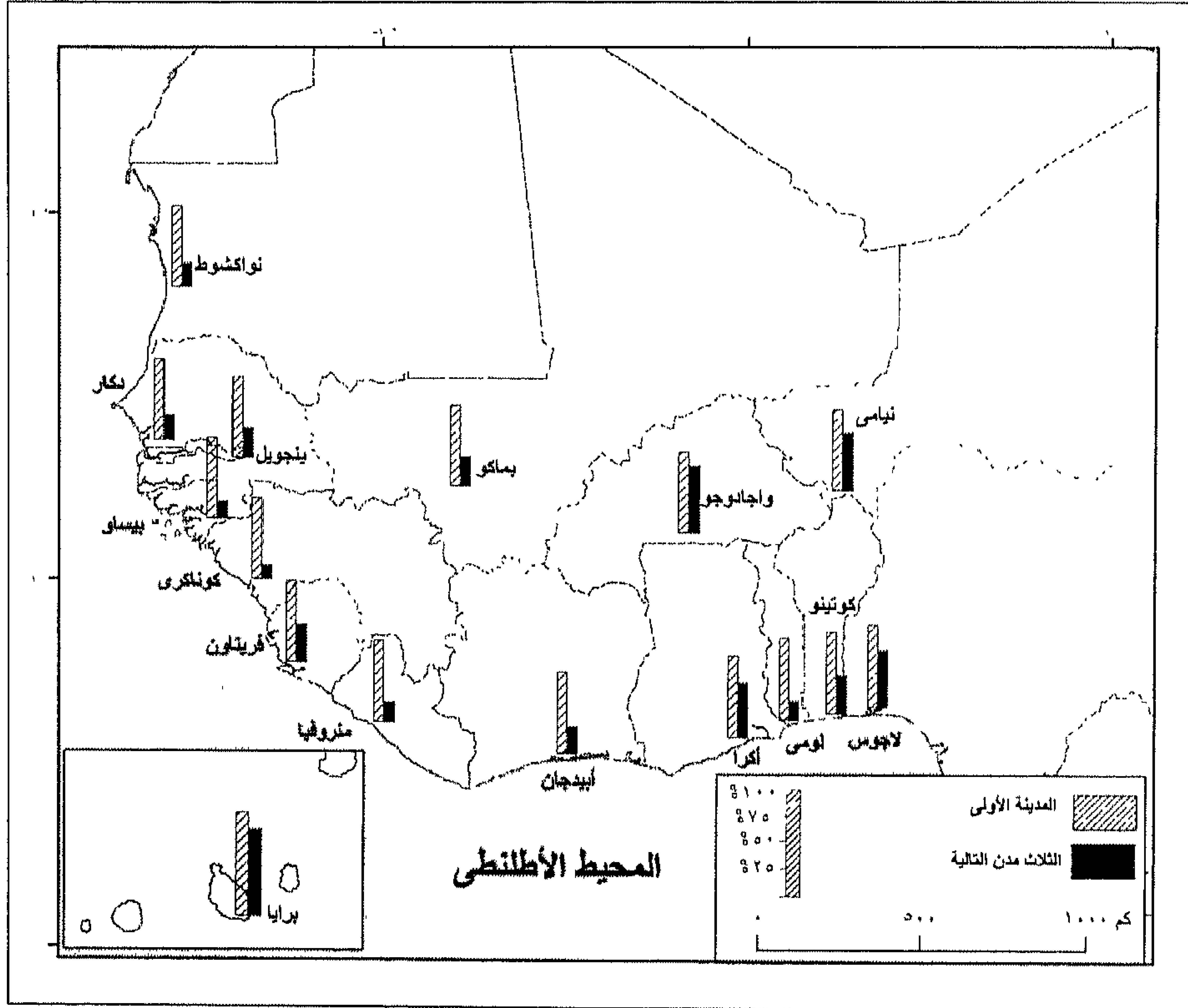
الدولة	المدينة الأولى		المدينة الثانية		المدينة الثالثة		المدينة الرابعة		مجموع المدن الثلاثة	النسبة بين الاولى والمدن الثلاثة
	الاسم	حجم السكان بالالف نسمة	الاسم	حجم السكان بالالف نسمة	الاسم	حجم السكان بالالف نسمة	الاسم	حجم السكان بالالف نسمة		
بنين	كوتونو	٨١٠	بروتونوفو	٣٠٠	باراكودى	١٣٢	ديجيوجيو	٤٨	٣٨٠	٢.١
بوركينا فاسو	واجادوجو	٥٠١	بوبوديلاسو	٣٠٧	بوياتنجا	٦٠	اوياهوجيا	٤٧	٤١٤	١.٢
الرأس الاخضر	برايا	٥٦	منديلو	٤٧					٤٧	١.٢
كوديفوار	ابيدجان	١٩٢١	بواكيه	٣٦١	دلوا	١٣٣	ياموسوكرو	١٢٦	٦٢٠	٣.١
جامبيا	بنجويل	١٩٩	فارافينى	٢٨	بريكاما	٢٤	باسى	١٩	٧١	٢.٨
غانا	أكرا	١٠٣٨	كوماسى	٣٩٨	تيمالي	١٧١	تيما	١٢٣	٦٩٢	١.٥
غينيا	كوناكرى	٩٤٠	كانكان	٦١	نزيكورى	٥٤	كنديا	٤٠	١٥٥	٦.١
غينيا بيساو	بيساو	١٩٨	بافاتا	٢١	جابو	١١	منسوا	٨	٤٠	٥
ليبيريا	منروفيا	٤٥٥	بيوشينان	٤٧	ياكيبا	٤٣	كاكاتا	٢٠	١١٠	٤.١
مالي	بماكو	٧٣٦	سيجو	٩٧	سيكاسو	٨٥	موبتى	٨٣	٢٦٥	٢.٨
موريتانيا	نواكشوط	٤٥١	نواذيبو	٦٦	كايدى	٣٣	كيفا	٣٣	١٣٢	٣.٤
النيجر	نيامى	٤٤٢	زيندر	١٣٤	مارادى	١٢٥	تاهويا	٥٧	٣١٦	١.٤
نيجيريا	لاجوس	٤٣٣٧	كانو	١٢٦٥	ابيادان	١١٥٥	كادونا	٦١١	٣٠٣١	١.٤
السنغال	دكار	١٥٦١	تيس	١٨٩	كولاك	١٦٢	زيجنشور	١٣٧	٤٨٨	٣.٢
سيراليون	فريتاون	٥٨٠	كيودو	١٤٠	بو	٦٧	كنيما	٥٨	٢٦٥	٢.٢
توجو	لومى	٦١٠	سوكودى	٦٥	لاماكارا	٤٣	اتاكيمى	٣٢	١٤٠	٤.٤

المصدر :

Klasa, M. , Bontu, Settlement Pattern In West Africa, Long Term Perspective Study,Commentary on the database 1994, OECD, Jan.1998, 38-100.

و يبدو واضحاً من استقراء جدول (١٦) ومن شكل رقم (٣٨) ارتفاع نسبة هيمنة المدينة الأولى في غربي إفريقيا و التي تمثلها العاصمة في أغلب الأحيان وسيادتها الطاغية .

شكل رقم (٣٨) نسبة المدينة المهيمنة إلى مجموع المدن الثلاث التالية في غربي إفريقيا ١٩٩٠



المصدر : اعتمادا على بيانات جدول رقم (١٦)

فقد وصلت المدينة الأولى إلى ثلاثة أضعاف حجم المدن الثلاث التالية كما هو الحال في مدينة "كوناكرى"، وتعدت هذه النسبة الضعفين في (بيساو- منروفيا- لومى)، وبلغت مرة ونصف في حالتي "دكار- نواكشوط" - (ابيدجان- بنجويل) . بينما ظهرت مساواة المدينة الأولى للمدن الثلاث التالية لها في "لاجوس" و ذلك على الرغم من كبر حجم لاجوس إلا أن المدن التالية لها تمثل عواصم إقليمية لمناطق متميزة سكانياً تنافس العاصمة السابقة لاجوس، فتعد نيجيريا نموذجاً فريداً في إفريقيا من حيث تعقد النظام الحضري و تناقض المدن و انقلاب تراتبها و تغير معدلات النمو بها، حيث تشير الاحصاءات إلى أن مدينة ابيادان مثلت المدينة الأولى في نيجيريا عام ١٩٥٠ بل في إفريقيا المدارية بأسرها فقد وصل حجمها ٤٢٧ ألف نسمة تلتها لاجوس بحجم ٢٢٨ ألف، إلا أن معدل نمو لاجوس قد ارتفع حتى بلغ ضعفي حجم

ايبادان عام ١٩٦٥ في نفس الوقت الذي تباطأ فيه معدل نمو ايبادان حتى مثلت لاجوس ٢٣.٥% من جملة سكان نيجيريا عام ١٩٩٥ في حين أن ايبادان مثلت ٣.٤ % فقط .

وقد كان للازدهار الناتج عن البترول مضافاً إليه عوامل أخرى كالاضطرابات السياسية و الحروب و إعادة التقسيم الإدارى و نقل العاصمة في نيجيريا آثارها في تغاير معدلات نمو المدن من الارتفاع إلى الهبوط كما في حالة ايبادان ومن الانخفاض إلى الارتفاع كما في حالة "كادونا" ، ومن المتوقع أن تقفز لاجوس في نموها إلى المركز الرابع ضمن أكبر ٣٠ مدينة في العالم عام ٢٠١٠ بحجم يصل ٢٠.١ مليون نسمة لتحتل المركز الثالث بين مدن العالم العملاقة وفقاً لتقديرات قسم الدراسات السكانية بالأمم المتحدة لسنة ٢٠١٥ (عزيزة بدر،١٩٩٧، ٤٨٤) .

- قاعدة الرتبة و الحجم

و تسعى قاعدة الرتبة و الحجم إلى النقيض مما يقيسه قانون المدينه الأولى فتسعى لرصد مدى تحقق التوازن الحضري في مقابل الهيمنة الحضرية للمدينة الأولى والتي غالباً ما تكون العاصمة ،و يشير تحقق التوازن الحضري إلى ثقل المدن التالية للمدينة العاصمة، و يشير مضمون العلاقه المنتظمة بين المدينة الأولى والمدن الأخرى في الدولة الواحدة طبقاً لقاعدة الرتبة والحجم إلي أنه إذا ما رتبت مدن إقليم ما حسب حجم السكان فسوف نجد انتظاماً في النسبه بين وضع كل مدينة و حجمها و المدينه الأولى ، فتصل المدينه الثانيه في سلسلة الترتيب الحجمي في حجمها إلى نصف المدينة الأولى و تصل المدينة الرابعة إلى ربع حجم المدينة الأولى و هكذا (فتحى أبو عيانه، ١٩٨٤،٢٩٢) أي أنها تتبع متوالية ١ ،٢/١، ٣/١ ،٤/١ و هكذا و لو تم ضرب الرتبة في حجم المدينة فإنه يكون مساويا لحجم المدينه الأولى.

و يوضح الجدول رقم (١٧) مدى تطابق او انحراف أحجام و نسب المدينة الأولى و المدن التالية لها طبقا لقاعدة زيبف rank rule size .

جدول رقم(١٧) قاعدة الرتبة و الحجم للمدن الأولى و التالية لها في غربي إفريقيا ٢٠٠٥

قاعدة زيف	١٠٠	٥٠	٣٣.٣	قاعدة زيف	١٠٠	٥٠	٣٣.٣
المدينة الاولى	حجم الأولى%	حجم الثانية %	حجم الثالثة%	المدينة الأولى	حجم الأولى%	حجم الثانية%	حجم الثالثة%
كوتينو	١٠٠	٢٧	٢٦.٧	منروفيا	١٠٠	٣.٥	٢.٧
واجادوجو	١٠٠	٤١.٦	٩.٣	بماكو	١٠٠	١١.٦	١١
برايا	١٠٠	٥٧.٢	–	نواكشوط	١٠٠	١٣.٩	٩.٢
ابيدجان	١٠٠	١٥.٧	١٠	نيامى	١٠٠	٢٤	١٧.٥
بنجويل	١٠٠	٨٧.٩	٢٠.٩	لاجوس	١٠٠	٢٧.٥	٢٣.٢
أكرا	١٠٠	٣٣	١٤	دكار	١٠٠	١٩.٨	١١
كوناكرى	١٠٠	١٢.٤	١١.٢	فريتاون	١٠٠	٢٢.٦	١٨.٥
بيساو	١٠٠	٧.٨	٣.٢	لومى	١٠٠	٥.٦	٣.٥

المصدر: من حساب الطالب اعتمادا على بيانات http://www.worldgazzeteer.com

و تشير البيانات لعدم انطباق قاعدة الرتبة والحجم على المدن الأولى و العواصم في غربي إفريقيا، كما تعكس الانحراف الشديد بين الترتيب الفعلي والترتيب النظرى لأحجام المدن ٢٠٠٥ طبقاً لقاعدة زيبف، و يعود عدم انطباق تلك القاعدة على المدن في غربي إفريقيا إلى عدم تحقق الانحدار المتدرج طبقاً لقاعدة زيبف حيث تنحدر النسبة بين المدينة الثانية والمدينة الأولى في نحو٨٧.٥ % من عواصم غربي إفريقيا من جملة عدد العواصم، و ترتفع مدينة واحدة فقط فوق الترتيب النظري للقاعدة كما هو الحال في" جامبيا" حيث تصل المدينة الثانية "سيراكوندا" إلى ٨٧.٩% من حجم المدينة الأولى " بنجويل" والتي تعدت نسب الترتيب النظرى لقاعدة الرتبة و الحجم و قد احتلت المدينة الثانية رتبة المدينة الأولى لفترة طويلة خلال الثمانينات ، بينما يقترب تحقق القاعده في مدينة واحدة بين عواصم غربي إفريقيا و المدن التالية لها كما في الرأس الأخضر حيث تقترب المدينة الثانية "منديلو " نسبياً من الترتيب النظرى وإن كانت ترتفع عنه قليلا فتمثل ٥٧% من حجم المدينه الأولى برايا.

بينما تنحرف العلاقة كثيرا عن الترتيب النظرى بين المدينة الأولى والثالثة فلم تقترب منه باستثناء مدينة واحدة في "بنين " فتمثل المدينة الثالثة " تانيننجو" ٢٦% من حجم المدينة الأولى "كوتنيـو" والتـي وصلت عام ٢٠٠٥ إلى ٨٩٨ ألف نسمة ، وتقف العديد من العوامل مثل تفاوت التنمية و تركيز الخدمات والموارد و غنى بعض الأقاليم بالموارد المعدنيه و تميزه في سهولة النقل و المواصلات مع تدنى و فقر و غياب الخدمات والمرافق والتنمية عن المناطق الريفية سبباً مباشراً في أن تجذب المدن الأولى و العواصم مزيداً من أعداد المهاجرين من السكان من أنحاء الدولة و الدول المجاورة مما أدى لتضخم المدينة الأولى وابتعادها عن المدن التاليه التي حرمت نتيجة لما سبق من الأحجام الكبيرة لتصبح المدن بذلك بعيده عـن تحقيق علاقة الرتبة و الحجم.

(٣) مظاهر الهيمنة الحضرية:

تعتبر الهيمنة الحضرية ظاهرة قديمة و ليست وليدة العصر الحديث ،غير أن مفهوم الهيمنة قد ارتبط لدى لكثير بالحجم السكاني فقط، طالما أن المدينة الأولى العاصمة أو المركز التجارى أو الصناعي يجذب إليه أعدادا كبيرة من الفائض السكاني في البيئات الريفية و من هنا تضخم الحجم السكاني لتلك المدن وتعددت وظائفها، و أصبحت المدينة الأولى تحظى بأكبر نسبة من سكان الدولة ومن سكان الحضر، و الواقع أن الحجم متغير ولا حدود له فهو يخضع للعديد من العوامل الجغرافية المؤثرة في المدينة و هو ما يؤدى بنا إلى القول بأن الحجم السكاني كمؤشر للهيمنة والأولوية لا يشكل مقياساً كافياً وإن كانت صعوبة الحصول على بيانات عن الوظائف تجعل من الحجم السكاني الأساس المتاح للمقارنة (فتحى أبو عيانه، ١٩٨٤، ٣٠٥، ٣٠٦) ،مع إمكانية الاستدلال على مظاهر الهيمنة الحضرية من خلال تركز الوظائف الإدارية و ما تجذبه من وظائف أخرى كالنشاط التجارى و الخدمات الاجتماعية في مجالات (الصحة /التعليم).

أ-المؤشرات الاقتصادية للهيمنة الحضرية في غربي افريقيا:

تتركز أهم الأنشطة الاقتصادية في الدولة في المدن الأولى والعواصم مثل الصناعات والتي يوجهها السوق غالباً خاصة الصناعات الاستهلاكية و التي تتركز في المدينة العاصمة أو المدينة الأولى لما لها من حجم سكاني كبير ترتفع معه القدرة الشرائية والاستهلاكية، فضلاً عن تميز تلك المدن كأفضل مواقع في الدولة تحظى بشبكة نقل جيدة و تجهيزات البنية الأساسية و المزايا النسبية التي تظهر في سهولة الإجراءات واستخراج التراخيص والحصول على القروض و الامتيازات (أحمد عبد العال، ١٩٩٨،٧٧).

و تشير العديد من المؤشرات الإحصائية إلى درجة عالية من هيمنة المدينة الأولى و العاصمة فى العديد من الدول ، كما في غانا على سبيل المثال، فقد ضمت "أكرا" وحدها منذ وقت مبكر منذ ١٩٦٠ (١٦) فرعاً بنكياً ارتفع بعدها هذا العدد إلى ٣٩ فرع بنكى حتى عام ١٩٦٨ ، في حين أن المدينة الثانية "كوماسى" وصل فيها عدد البنوك عام ١٩٦٨ إلى ١٢ بنكاً فقط و تنحدر تلك الخدمة في المدن التالية في العديد من الولايات و التي اقتصر عدد الأفرع البنكية فيها بين ٢:٣ فقط خلال تلك الفترة١٩٦٠-١٩٦٨. بينما ضمت أكرا العاصمة فى عام ٢٠٠٠ بنكا مركزيا و ٩ بنوك استثمارية و ٤ بنوك عسكرية تضم سبعة بنوك فرعية ، هذا بالإضافة إلى ٢١٨ مكتي صرافة وتسعة مكاتب لتوفير الأموال و تسعة شركات تأمين ، و بنك للرهن العقارى (www. Ghana district.com).

كما تشير مؤشرات استهلاك الكهرباء في أكرا إلى ارتفاع نسبه الاستهلاك في أكرا منذ وقت مبكر ففي عام ١٩٦٠ كانت أكرا وحدها مسئولة عن استهلاك ٥٤ مليون ك/وات ساعة سنوياً من جملة الاستهلاك القومي الذي وصل ١٠٥ مليون ك /وات في الساعة، كما يتضح التفاوت بين استهلاك "أكرا" و بين استهلاك كوماسي المدينة الثانية و التي وصل معدل استهلاكها إلى ١٩ مليون ك/وات ساعة و يرجع ارتفاع الاستهلاك في أكرا لتركز العديد من الصناعات في المدينة بالاضافة إلى مصانع صهر الألومونيوم في "تيما" فقد ارتفع معدل استهلاك أكرا من الكهرباء عام ١٩٧٠ إلى ٣٦٠ مليون ك/وات ساعة من جملة ٥٥٢ مليون ك/وات ساعة للدولة.(O'Connor,A., 1983, 249)

و يتركز النشاط الاقتصادي في المدن الأولى و أغلب العواصم في غربي إفريقيا خاصة المدن المليونية منها، فقد كشفت نتائج العديد من الدراسات أن دكار وحدها احتكرت نحو ٨١% من الوظائف في القطاعات الحديثةعام ١٩٩٤ كما ضمت دكار وحدها ٤٦% من العاملين في قطاع الخدمات على مستوى الدولة، بينما تحتكر صناعاتها الغذائية ٢٦% من العمالة في قطاع الصناعات الغذائية على مستوى الدولة .(Arecchi,A., 1994, 6)

ب-المؤشرات الاجتماعية للهيمنة الحضرية في غربي إفريقيا:

يعتبر التفاوت في توزيع الخدمات الاجتماعية بين المدن العواصم و المدن الأولى من ناحية و بين باقي أجزاء الدولة مؤشراً على أهمية المدينة ودورها في استقطاب تلك الخدمات،والتي تعد الخدمات الصحية و التعليمية أبرزها. (أحمد عبد العال، ١٩٨٩، ٨٢).

فتحتكر "أكرا" أكبر نسبة من الخدمات الصحية على الرغم من توزيع الخدمات الصحية في أنحاء غانا مما يعكس مزيداً من الهيمنة للعاصمة وانعدام المساواة في توزيع تلك الخدمة بمستوياتها من مستشفيات ومراكز صحية، فقد سجلت الإحصائيات الرسمية عمل ٨٠% من أطباء غانا في أكرا وحدها و المنطقة الحضرية التابعة لها عام ١٩٨٨، بينما ضمت المستشفيات التعليمية في أكرا وحدها ٣/١ عدد الأطباء على مستوى الدولة، و استحوذت أكرا الكبرى على ١٢ مستشفي حكومياً من بين ١٠٩ مستشفي على مستوى الدولة، ٢٩ مركزاً صحياً من جملة ٢٢٧ على مستوى الدولة، ووصلت نسبة الخدمة الطبية بها إلى طبيب لكل ٦.٥١٤ ألف مواطن بينما كانت تلك النسبة على مستوى الدولة طبيبا لكل ٢٥.٧٥٠ ألف مواطن . (Subonteng,M.E،1997،11) .

و تتكرر الصورة في موريتانيا وعاصمتها نواكشوط والتي احتكرت عام١٩٩٢ عدد ٥ مستشفيات من إجمالي ١٧ مستشفي تابعة للمستشفيات الحكومية على مستوى الدولة، في حين تتوزع الإثنتا عشرة

مستشفي الباقية على مستوى الدولة بواقع مستشفي لكل ولاية من الإثنا عشرولاية التي تضمها الدولة. (Malainie ,M.L,1997,340).

كما يظهر احتكار و هيمنة العاصمة في استحواذها على أكبر نسبة من الخدمات التعليمية كما هو الحال في أكرا عام ١٩٨٩ و التي ضمت نحو ٥٧٩ مدرسة ابتدائية من بينها ٧٤ مدرسة حكومية و سجلت العاصمة أكبر نسبة من المتعلمين على مستوى الدولة بلغت ٦٣% من جملة سكانها،وتضمنت تلك النسبة ٧١% من الرجال و نحو ٥٤% من الإناث. (Grava,S.&et al, 2004, 44) و فى عام ٢٠٠٠ ضمت العاصمة وحدها ٧١٩ مدرسة ابتدائية منها ٣٣١ مدرسة حكومية و ٣٨٨ مدرسة خاصة كما تضم العاصمة ٣٩ مدرسة خاصة بالمستوى الثانى ، هذا بالإضافة إلى٥١٩ مؤسسة تأهيلية تعليمية و التى تضم (مدارس و مراكز التدريب و التأهيل المهنى و رياض الأطفال و مدارس و مراكز التمريض) و نحو ٣٢ مدرسة صناعية و مؤسستان لتعليم ذوى الاحتياجات الخاصة و اثنا عشرة مدرسة تجارية(www. Ghana district.com).

ج-المؤشرات السياسية للهيمنة الحضرية في غربي إفريقيا:

تمثل العاصمة مركز القيادة و الحكم و مقراً لتركز المؤسسات السياسية في الدولة، ويعتبر تركز النظام الإدارى في المدينة مسئولا عن جذب عوامل خارجية إيجابية عملت بدورها كقوة دافعة لجذب مزيد من السكان، وكما هو معروف فإن الوظيفة الإدارية للمدينة تعمل على جذب وظائف أخرى و تؤدي إلى المزيد من تراكم الموارد والسلع و الخدمات مما يؤدي إلى جذب رأس المال الذي يفضل التواجد بجوار مراكز القوى السياسية وصناع القرار السياسي(أحمد عبد العال، ١٩٨٩، ٨٣)،وليس أدل على أهمية الوظيفة الإدارية في تحقيق النمو الحجمي للمدينة من (أبوجا/ ياموسوكرو) العواصم الجديدة في نيجيريا/ كوديفوار ، و التي تشير دراسة معدلات النمو السنوي بها إلى تسارع معدلات نموها خلال فترات زمنية قصيرة، حيث تدور حول ٨% في الفترة من ٢٠٠٠- ٢٠٠٥، فقد نمت ياموسوكرو من ١٦٣ ألف عام ١٩٩٥ إلى ٣٢٦ ألف عام ٢٠٠٠ أى خلال خمس سنوات فقط.

و تبين دراسة أحجام العواصم في غربي إفريقيا ، هيمنة طاغية للمدن العواصم على النظام الحضري في دولها وغياب التوازن الحضري الذي نتج عن استحواذ العواصم على الموارد و الخدمات الاقتصادية والاجتماعية في دولها ، حتى أصبحت العواصم تمثل أهم بؤر التعمير،و مناطق لجذب تيارات الهجرة ، مما ضاعف من مشكلاتها بشكل سريع ،و التي ترتبط بشكل أو آخر بتداعيات النمو الحضري السريع . و يشير التركيز الحضري لسكان المدن في العواصم و التي حصدت في بعض الحالات أكثر من

٥٠ % من الحضر في الدولة كما في (نواكشوط و كوناكرى و بنجويل و لومى و دكار) و هو ما يشير للاتجاه نحو التضخم و التحضر الفقير ، الذي يحتاج إلى التقييد بتنمية المراكز الحضرية القائمة وزيادة عدد الوحدات الحضرية (مثل تنمية المدن الثانوية و زيادة أعدادها) لتحويل النزوح السكاني إليها، و تقييد المحتوى السكاني للمدن الكبرى و التحكم فيه بالتحديد الصارم لكردونات المدن حتى تتفق مع حدود الكتلة العمرانية(فتحى مصليحى ، ٢٠٠٠، ٥٦٢) ، فلم تعد مشكلات تلك العواصم تقتصر على تدهور ظروف المعيشة داخلها ، بل تعدى تأثيرها إلى تغيير صورة العمران الحضري للمدن العواصم و توسع الكتلة الحضرية مقترنه بظهور أشكال و أنماط متدنية للمعيشة والسكن .

الفصل الرابع
خصائص التركيب الداخلي لعواصم غربي إفريقيا

أولاً: مورفولوجية المدن العواصم في غربي إفريقيا

١. مراحل وأشكال النمو العمراني لعواصم غربي إفريقيا

أ. النمو العمراني لعواصم غربي إفريقيا قبل الاستعمار(المدن الوطنية التقليدية)

ب. النمو العمراني لعواصم غربي إفريقيا خلال الفترة الاستعمارية.(المدينة الاستعمارية الأوروبية)

ج. النمو العمراني لعواصم غربي إفريقيا بعد الاستقلال

٢. تطور خطة المدن العواصم في غربي إفريقيا

ثانياً: المناطق الوظيفية و استخدام الأرض في الحيز الحضري في عواصم غربي إفريقيا

ثالثاً: الأنماط السكنية الحضريه وضوابط نموها و توزيعها في عواصم غربي إفريقيا

١. أنماط السكن الحضري

أ. أنماط السكن الرسمي

ب. السكن غير الرسمي (العشوائي وغير القانوني)

٢. ضوابط ومحددات نمو وتوزيع أنماط السكن في عواصم غربي إفريقيا

أ. النمو العمراني والحضري السريع

ب. السياسات الحكومية والشعبية في قطاع الإسكان

ج. ارتفاع أسعار الأراضي والمضاربة العقارية

الفصل الرابع

خصائص التركيب الداخلي لعواصم غربي إفريقيا

عالجت العديد من الدراسات الأصولية والتطبيقية تحليل المدينة و تركيبها من وجهات نظر مختلفة اتفقت في دراسة بعض الجوانب بينما غابت عن بعضها عناصر أخرى ، فقد درس وهيبة المورفولوجية من خلال الخطة و أشكال النمو و التركيب الداخلي و التجمع المدني (عبد الفتاح وهيبة،١٩٧٥، ١٣٩) .

بينما تناول إسماعيل تحليل التركيب الداخلي للمدينة بدراسة لعناصرالمورفولوجية(الموضع والتركيب الجيولوجي و المناخ و المياه)، و العوامل المؤثرة في نمو المدينة ،والقوى المؤثرة في النمو الوظيفي و تأثير قوى و عوامل الطرد و الجذب في تحديد مسار النمو و النمط الوظيفي في المدينة، وهو ما يستدعي تتبع نمو المناطق الوظيفية وتغيرها (أحمد إسماعيل ،١٩٩٣، ٢٥١، ٢٦١) .

و قد جمعت "فاتن البنا" في دراستها التحليلية للمدينة النيجيرية بين دراسة مورفولوجية المدينة النيجيرية واستخدام الأرض معا، و أشارت لأهمية الجمع بينهما إذ لا يمكن تعليل نمو المدينة دون الإشارة إلى قوى الجذب والطرد التي تلعب دوراً هاماً في هيئة المدينة عبر مراحل نموها المطرد (فاتن البنا،١٩٨٣ ؛ ١٥٩) .

كما أكدت (عزيزة بدر) على تزايد أهمية دراسة المناطق الوظيفية و ربطها بالأنشطة المختلفة ضمن دراسة التركيب الداخلي منذ الحرب العالمية الثانية ، خاصة مع ما يتميز به التركيب الداخلي للمدن من ديناميكية و تغير دائم نتيجة لقوى الجذب و الطرد التي تتجاذب المدينة و تتنازعها ،كما أن المناطق الوظيفية تمثل اختزالاً لاستخدامات الأرض التفصيلية (عزيزة بدر،١٩٩٧، ٤٥٧) .

و تعد الاستخدامات السكنية من أهم المناطق الوظيفية تأثراً بقوى الطرد و الجذب في المدينة، حيث تجد المناطق الوظيفية السكنيه متنفسا في أطراف المدينة ، فتظهر عوامل الجذب في وفرة مساحات الفضاء للنمو بعيداً عن الازدحام و الحياة و الحركة في المنطقة المبنية ، فتجذب مساحات الفضاء فى المناطق الجديدة الاستخدمات السكنية ومناطق الأحياء الجديدة المخططة لمرتفعي الدخل، في حين تدفع قوى الطرد المرتبطة بارتفاع أسعار الأراضي في وسط المدينة بالسكان نحو الأطراف حيث أسعار الأرض أقل ووفرة مساحات الأراضى أكثر ، وإن كانت أنماط المسكن في تلك الحالات ترتبط بالأنماط المنخفضة و المتدنية في أغلب الأحيان.

و قد أوضح "وهيبة " أن المسكن يعد أهم عناصر التركيب الداخلي ، حيث أشار إلى أن التركيب الداخلي يهتم في عناصره بالمباني والمساحات الخالية و التي تنتظم فيها الساحات و الشوارع ، أما المباني

فهي تضم كل ما بناه الإنسان لغرض السكن أو التثقيف أو العمل ، غير أن المسكن هو أهم مباني المدينة فبغيره لا تقوم(عبد الفتاح وهيبة،١٩٧٥، ١٥٥) ، و لذا يمكن أن نخصه بالاهتمام دون غيره من المباني و أن نحاول من خلال الدراسة التعرف على أهم السمات العامة لخصائص المسكن وأنماطه وأنواعه .

و لما كانت المعالجات السابقة تصلح بشكل أوضح لمعالجة المونوجرافات والدراسات التفصيلية فإنه يمكن أن تتبع الدراسة الحالية منهجًا وسطًا في معالجة موضوع مركب كالمورفولوجية والتركيب الداخلي في فئة متباينة من المدن من حيث هيأتها الحضرية و ليس صفتها النوعية "عواصم سياسية "، فيمكن تحليل عناصر المورفولوجية و التركيب الداخلي على مستوى عواصم غربي إفريقيا من خلال مناقشة مورفولوجية المدن العواصم وتتبع أشكال النمو العمراني عبر مراحل نموها، وإبراز تباين أنماط خطط المدن طبقاً للظروف الموضعية وتأثير عوامل الإرث الاستعماري، و أهم الخصائص التي خلفتها الفترة الاستعمارية و خصائصها و ما طرأ على الخطة من تغيرات بعد نهاية الاستعمار و حصول الدول على استقلالها، ثم مناقشة التركيب الوظيفي في الحيز الحضري داخل عواصم غربي إفريقيا و ما طرأ عليها من تغير وقفت وراءه العديد من قوى الجذب و الطرد و التي سترصد الدراسة أثرها من خلال دراسة الاستخدام السكني وهو أكثر الاستخدمات ديناميكية ، و الذي يرتبط في نفس الوقت بأحد أهم عناصر التركيب الداخلي "المسكن "و الذي سيتم مناقشتة و رصد أهم خصائصه و سماته و أنماطه ، و سوف يتم معالجة تلك العناصر على مستوى عواصم غربي إفريقيا بشكل عام، بينما سيتناول الفصل التالي دراسة نفس العناصر في بعض نماذج من عواصم غربي إفريقيا بشيء من التفصيل في ضوء البيانات المتاحة.

يتناول التركيب الداخلي المدينة كمساحة (Area) ، ومع تسارع النمو الحضري للمدن تتزايد مساحتها و تتباين مناطقها اقتصادياً واجتماعياً، وتتنافس الأنشطة الاقتصادية على مساحات الحيز الحضري للمدينة والذي يقصد به المساحة الحضرية Urban space ، ومع نمو المدينة تسيطر بعض من وظائفها على مناطق مختلفة داخلها مما ينشأ عنه ما يسمي بالمنطقة الوظيفة Functional Areas والتي تظهر دراستها التفصيلية العديد من التباينات داخل المنطقة الوظيفية الواحدة (مدحت جابر، ٢٠٠٣، ٢٩٥).

وتعتبر المدينة من خلال تركيبها مظهراً عمرانياً غير متجانس في الواقع، حيث تتباين مبانيها في الحجم والشكل والارتفاع والتنظيم بل وفي العمر والوظيفة ،كما يتباين توزيع السكان على رقعتها وتختلف ملكيتهم بين أحياءها (فتحى أبو عيانه، ٢٠٠٠، ٢٥٧) .

وتوجد بالتأكيد علاقة بين المظهر الحضري في المدينة والفئات الاجتماعية و التي تتفاوت حالاتهم الاجتماعية والعرقية وربما اللغوية من ناحية أخري، حيث تؤدي هذه العلاقة إلي تنوع ملحوظ في أشكال استغلال واستخدام الأرض ،ولا يأتي هذا التنوع بطريق الصدفة والعشوائية ولكنه يرتبط بتنظيم المدينة و تركيبها البنائي (جاكلين بوجيه جارنيه ، ٢٠٠٠، ٢١٥)، وقد ركزت الدراسات الحديثة على دراسة استخدام الأرض وربطها بالأنشطة المختلفة التي تشكل في مجموعها بنية وتركيب المدينة الداخلي والذي يختلف من مدينة لأخرى (عزيزة بدر، ١٩٩٧، ٤٣٢).

ويختلف التركيب الداخلي لمدن العالم النامي عنه في الدول المتقدمة، ولا تكاد تنطبق عليه النماذج الكلاسيكية للتركيب الداخلي والتي شاع انتشارها لتمثيل المدينة الغربية، وقد ظهرت العديد من المحاولات لتصنيف المدن الإفريقية طبقاً لخصائص تركيبها الداخلي،فقد ذكر "abate " تصنيف مابوجونجى Mabogunje والذي اعتمد فيه على تصنيف المدن الإفريقية اعتماداً على أصل نشأتها وخصائصها الاقتصادية و الاجتماعية، و الذى فرق فيه بين أربعة أنماط من المدن الافريقية(المدينة التقليدية، المدينة التقليدية المُجَدَّدة، المدينة الاستعمارية، والمدينة الأوروبية) ، بينما صنف Hance "هانس " المدن الإفريقية إلى نمطين اعتماداً على خصائصها الثقافية و الحضارية (المدن الوطنية، والمدن المغتربة) أو المتأثرة بالنمط الغربي و النشأة الغربية، في حين صنف "O'Connor" المدن الإفريقية إلى ستة أنواع اعتمادا على نشأتها التاريخية (المدينة الوطنية، المدينة الاستعمارية و المدينة الأوربية و المدينة الإسلامية و المدينة الهجين و المدينة ثنائية الطابع) ، غير أن كل الأنماط السابقة ينطبق منها ثلاثة أنواع رئيسية على المدن العواصم في غربي إفريقيا بشكل عام طبقاً لخصائص تركيبها التي ترتبط بنشأتها وخصائصها الاقتصادية و الاجتماعية و هى (المدينة التقليدية، المدينة الاستعمارية، والمدينة التي تجمع بين كلتا خصائص الأنماط التقليدية والاستعمارية) ، و تتمثل المدن الإفريقية التقليدية بشكل رئيسي في العواصم السابقة ومراكز تجارة القوافل في النطاق السوداني مثل (تمبكتو Timbuktu، وزندر Zinder، و بلدات إمارات الهوسا Katsina، كانوKano، سكوتو و Sokoto و مدن اليوروبا إيبادان Ibadan)،بينما تتمثل المدن الأفريقية الاستعمارية بشكل رئيسي في (دكار، فريتاون، وأبيدجان) ،و يشير النوع الثالث للمدينة الأفريقية للمدن ذات الأصل التقليدي و لكن أعاد الاستعمار بنائها أو أنشأ مدينة أوروبية حولها أو بجوارها وتتعدد تلك الصورة في غربي إفريقيا كما هو الحال في (أكرا،واجادوجو ، لاجوس، بماكو) (Abate, Y., 1987 24. 26).

بينما يميز تصنيف "O'Connor" بين المدن التي تتجاور فيها المؤثرات التقليدية والاستعمارية بشكل منفصل يمكن تمييز كل قسم فيه على حده ، و هو ما أسماه المدينة ثنائية الطابع Dual City كما في" كانو و كادونا" ، و التي تقف فيها المدن القديمة الوطنية وراء الأسوار لتظهر بعدها المدينة الاستعمارية، و تنمو كل منها بطريقتها الخاصة غير أن المدينة الاستعمارية وجهت تخطيط المدينة الحديثة بعد الاستقلال و التي خططت مناطقها الجديدة طبقا للنمط الأوروبي و سارت على نفس النسق، و يتضح الفرق بين المدينة الثنائية والنمط الذي تتجاورفيه المؤثرات التقليدية الوطنية والمؤثرات الاستعمارية بشكل متساو و لكن تختلط و تتداخل بشكل يصعب التمييز بينهما أو ترسيم حدود لكل قسم على حده و هو ما يطلق على المدن الهجين Hybrid City كما هو الحال في "أكرا " و "واجادوجو" ، و تعتبر الأخيرة أفضل الأمثلة على المدن الهجين بعد أن ظلت لقرون طويلة عاصمة للموسى ثم أعاد الاستعمار توظيفها كعاصمة للفولتا تحت الحكم الفرنسي ، كما أشار التصنيف ذاته إلى المدن الإسلامية و يقصد بها المدن التي تلقت مؤثرات إسلامية في أجزاء منها خلال فترات الممالك والإمبراطوريات الإسلامية، و تتمثل بشكل واضح في العواصم السابقة "جاو، تمبكتو، زندر " و أجزاء من بعض العواصم الحالية و التي لا تزال تحمل البصمات الإسلامية حتى الآن مثل "نيامى " (O'Connor,A., 1983. 33. 30) .

وقد أدى اختلاف أنماط التركيب الداخلي إلي ظهورالمدن في شكل نموذج متفرد، خاصة مع تأثر التركيب الداخلي في مدن العالم النامي بالتحضر السريع والنمو الفائق المدفوع بعوامل الطرد المتعددة في الريف، لتمثل أيضاً تلك المدن نمطاً سكانياً متميزاً ، قد يشترك مع غيره من المدن في بعض القواسم المشتركة ولكنه ينفرد بخصائصه النابعة من بيئته المحلية في كثير من الخصائص (مدحت جابر، ٢٠٠٣، ١١٥،١١٣) ، ويؤدي التركز السكاني الشديد في تلك المدن إلي خلق مشكلات ترتبط بالرقعة المبنية للمدينة Built up area وبامتداد المدينة واتساعها ومحاور هذا الاتساع وكلها موضوعات متعلقة بدراسة مورفولوجية المدينة وأشكال النمو والتركيب الداخلي بها.

أولاً: مورفولوجية المدن العواصم في غربي إفريقيا:

تعد دراسة مورفولوجية المدن من الأمور الهامة في جغرافية المدن التي يمكن من خلالها فهم الملامح الرئيسية عن أصل وظيفة المدينة وعلاقتها بطبيعة وكثافة استخدام الأرض، كما تتيح دراسة المورفولوجية التعرف على خطة النمو العمراني و أنماط المساكن وحالات المباني وأعمارها وارتفاعها والمواد المستخدمة في بنائها .

ويكاد يجمع الجغرافيون في دراسة مورفولوجية المدينة على تأثير الموقع والموضع في مورفولوجية المدينة وتوجيه محاور نموها ، وهو ما يجعل مورفولوجية المدينة ترتبط بجوانب مادية (مثل موضع المدينة وخصائصها الطبيعية) وجوانب أخري حضارية (مثل خطة المدينة وطرز مبانيها)، وقد درس (Lynch) صورة أو هيئة المدينة Town space من خلال ثلاث مكونات هي تخطيط الشوارع (Lay out) والطرز المعمارية Build واستخدام الأرض Land use (مدحت جابر، ٢٠٠٣، ٢٨١) و التي شهدت تغيرات عديدة عبر مراحل نمو و تطور المدن.

(١) مراحل وأشكال النمو العمراني لعواصم غربي إفريقيا:

تعكس مورفولوجية المدن تاريخها و تعتبر نتيجة مباشرة له، فتفصح هيئة المدينة عن المؤثرات المختلفة التي تعرضت لها ، وقد ارتبطت مورفولوجية المدينة في غربي إفريقيا وتركيبها الحضري بمراحل نموها وتاريخها الاستعمارى على اختلاف أنواعه، وشهد نمو تلك المدن مراحل ارتبطت بفترات قبل الاستعمار وخلال الفترة الاستعمارية و بعد الاستقلال و الذي بدأت معه تطور ونمو المدن الحديثة .

وقد حاول العديد من الباحثين في جغرافية المدن إيجاد تصنيف لتحديد المدن الإفريقية كما اتضح سابقا في محاولة لفهم و شرح أوجه الاختلاف بينها، وتوضيح سمات ازدواجية و ثنائية تلك المدن التي تجمع في نسيجها بين خصائص و سمات المدن الإفريقية الوطنية والمدن الأوروبية الاستعمارية ، وطبقاً لذلك يمكن التعرف على مراحل النمو العمراني لعواصم غربي إفريقيا عبرفترات تاريخية متوالية ارتبطت بنشأتها ونموها.

أ- النمو العمراني لعواصم غربي إفريقيا قبل الاستعمار (المدن الوطنية التقليدية):

ارتبط ظهور المدن الوطنية التقليدية وهى مدن ما قبل الصناعة والتي أشار إليهـا "O'Connor" على كونها مدناً تاريخية بالنشأة للأغراض العسكرية والدفاعية، لهذا فقد اهتمت بفكرة الموقع و ظهر ذلك بشكل خاص منذ القرن التاسع عشر مع نشأة المـدن قبـل الاسـتعمارمثل إيبـادان و"أيبـو" القديمـة . (O'Connor,A., 1983, 29)

و نمت نواة المدن التقليدية الوطنية حول قلب و مركز البلدة والذي احتلها عادة قصر الحاكم والسوق المفتوحة في المدن التقليدية الوطنية مثل كوماسي و بنين، في حين احتل المسجد الجامع وسط و مركز المدن الإسلامية النشأة ،حيث حدد المسجد الرئيسي مناطق الاستخدمات السكنية ، والتي التفت أحياؤها حول منطقة الوسط المركزية ، و منها تفرعت الطرق الرئيسية في المدينة لتنتهى صوب أسوار

المدينة، واعتمدت شبكة الطرق الرئيسية على شارعين رئيسيين أو أكثر في الغالب ، بينما شكلت الطرق الفرعية الضيقة والمتعرجة باقي شبكة الطرق ، وكما هو الحال في مدن ما قبل الصناعة تعددت وظائف المدينة الأفريقية التقليدية وإن كان الاقتصاد التقليدي هو السائد بها ، فقد ضمت مدن النطاق السوداني ومدن اليوروبا التقليدية زراعاً دائمين يستغلون المساحات حول الأسوار في زراعة المحاصيل التي يمكن استخدامها في أوقات الحروب والحصار ،كما عرفت المدن التقليدية الصناعات اليدوية و خاصة صناعة المنسوجات و الصناعات الخشبية والمعدنية (Abate, Y., 1987, 25) ،وقد تلقت بعض مدن غربي إفريقيا التقليدية مؤثرات إسلامية مثل (تمبكتو) بشكل قد يفوق أحيانا المؤثرات التي شهدتها منطقة اليوروبا خلال فترات الممالك الإسلامية مثل (كانو/زاريا / جيني / سيجو) والتي مثلت عواصم لممالك دويلات في غربي إفريقيا خلال الفترات السابقة للاستعمار الأوروبي ، في حين أن العواصم الحديثة مثل (سكوتو) عام ١٨٠٩ وعواصم النيجر وتشاد (نيامي) (انجامينا) هي مدن استعمارية النشأة ولكنها شهدت مؤثرات إسلامية خلال مراحل نشأتهاو نموها (O'Connor,A., 1983, 28) .

وقد نمت المدن الوطنية التقليدية قبل الوفود الاستعمارى نمواً عشوائياً أو ما يطلق عليه Organic، قبل أن يتغير ذلك مع وفود التأثيرات الحضارية الاستعمارية على اختلاف أنواعها وأنظمة حكمها، فقد حرص الاستعمار الفرنسي على عدم الإبقاء أو الحفاظ على المراكز الحضرية الوطنية في غربي إفريقيا، ولذلك خلت أغلب المدن وعواصم غربي إفريقيا في مناطق النفوذ الفرنسي في تركيبها ومورفولوجيتها من التأثيرات الوطنية مقارنة بالمناطق البريطانية ، حيث عمد الاستعمار الفرنسي إلى اختيار أغلب مراكز الحكم والإدارة في مواقع ملائمة لأغراض الإدارة، باستثناء الحالات القليلة التي توافق فيها اختيار مراكز الحكم والإدارة في أماكن المحلات العمرانية الوطنية القديمة كما هو الحال في " بماكو" التي مثلت قرية مارست التجارة قبل الفترة الاستعمارية ، ولم يبق الاستعمار الفرنسي على شيء منها، كما أزيلت الشوارع التاريخية قديمة العمر في عواصم الاستعمار الفرنسي و لم يتبق منها إلا القليل كما في "واجادوجو" واحتفظت "بورتنوفو" أيضا ببعض من عناصر مورفولوجيتها التقليدية الوطنية مقارنة بـــ " كوتينو " والتي تتضح بها عناصر ملامح المدن الحديثة بشكل.

في حين حرص الاستعمار البريطاني على الإبقاء على المراكز الوطنية التقليدية الحضرية في (كانوا و إيبادان) في غربي إفريقيا وفي مناطق أخرى فى القارة مثل كمبالا / زنجبار، و احتفظت ببعض المدن الوطنية التقليدية في نطاقات الحركة في غربي إفريقيا والتي كانت أقل جذباً لاهتمام القوى الاستعمارية بمؤثراتها الوطنية كما هو الحال في وجه الخصوص في وسط مالي في العواصم القديمة

(جيني / تمبكتو) والتي لم تتأثر بالمؤثرات الحضارية الاستعمارية بشكل كبير (Winters, C, 1982, 140) .

ب- النمو العمراني لعواصم غربي إفريقيا خلال الفترة الاستعمارية (المدينة الاستعمارية الأوروبية):

ارتبط النمو السريع للمدن الاستعمارية في غربي إفريقيا بدخول الاستعمار الأوروبي الحديث بعد مؤتمر برلين ١٨٨٤، و تتشابه عملية نمو المدن العواصم في غربي إفريقيا خلال الفترة الاستعمارية في سيادة نمط النمو العشوائي متعدد النوايات ،حيث نشأت المدن الأوروبية الجديدة بالقرب من المدن الوطنية والتي امتد إليها النمو العمراني في مراحل تالية لتنمو وتمتد معاً و تمثل مدينة واحدة ، و بدأت أول مراحل النمو بظهور نواة عمرانية جديدة (مدينة صغيرة) على مقربة من المدينة الإفريقية القديمة، ثم توالى ظهور نوايات جديدة متعددة أصبح من العسير التمييز بينها لوقوعها قريباً من المدينة القديمة، كما هو الحال في "دكار" حيث تم إنشاء منطقة Medina منذ عام ١٩١٤ قرب دكار لتعيد تجميع عدة قري إفريقية ، بينما استقر الأوربيون في منطقة الهضبة قريبا من الميناء قبل أن تلتحم المدينتين بنطاقات انتقالية بعد ذلك ، وكذلك قامت المدينة الاستعمارية الجديدة في " بماكو " على مقربة من النواة الأصلية القديمة والتي كانت عبارة عن قرية كبيرة بدأ النمو العمراني في الالتفاف حولها وضم العديد من القرى الصغيرة في الجوار خلال الفترة الاستعمارية (Winters, C, 1982, 147).

وقد اتبع نمو (مدينة فريتاون) نفس النمط خلال الفترة الاستعمارية فتم تأسيسها بجوار محلة وطنية صغيرة عام ١٧٨٧ م ، ثم دمرت المحلة الأولى عام ١٧٨٩ لتنشأ نواة المدينة الحالية عام ١٧٩٢ مع توافد العديد من المهاجرين و بعد تعمير القرى المجاورة ، فلم تكن الزيادة الطبيعية و حدها مسئولة عن النمو الحجمي للمدينة، و لكن اعتبرت الهجرة الداخلية من أنحاء المستوطنة و عودة الرقيق المحرر سبباً وراء النمو الحجمي السريع نسبيا خلال مراحل تكوينها الأولى ، و قد تركزت نواة المدينة الأولى بين خليج سوزان و خليج كرو، حيث تم تأسيس مقر الحكم فى حصن "ثورنتون " بينما امتد النمو العمرانى للمدينة ليضم القرى و النوايات الوطنية مثل "كلاين تاون " و"كينج تاون "و "كروتاون" كما يوضح شكل رقم(٣٩)، وواصلت المدينة نموها خلال الربع الأخير من القرن التاسع عشر نتيجة للهجرة الداخلية التي صاحبت تنامى النشاط التجارى وإنشاء السكك الحديدية وامتدت الكتلة الحضرية حتى منطقة (Hill station) في الجنوب الغربي من المدينة .

شكل رقم (٣٩) النمو العمراني لمدينة فريتاون خلال الفترة من ١٧٩٤ - ١٩٦٥

المصدر :

Clark, J. I., An Advanced Geography of Africa, Hulton Educational Publication .Ltd. Britain, 1975, 59

وتركزت المباني الإدارية والحكومية خلال الفترة الاستعمارية في الأجزاء المرتفعة من القسم الغربي من المدينة ، في حين تحولت منطقة النواة "المحلة الوطنية" لمنطقة الأعمال المركزية ، وضمت مناطق التجارة و الشركات والمؤسسات الأوروبية بعد نقل مناطق السلطة إلى Hill station و إنشاء خط السكة الحديد من ووترستريت في المنطقة المركزية التجارية إلى المنطقة الأوربية الإدارية و السكنية في Hill station (Clark,J., 1975 , 294).

وقد مثل الموضع الأول للمحلة العمرانية في فريتاون موضعاً ملائماً لقيام مدينة استعمارية صغيرة من مدن ما قبل الصناعة تمثل مقراً للإدارة والحكم ، في حين بدأت تظهر مشكلات هذا الموقع منذ تزايد النمو الحضري للمدينة خاصة مع ضيق الموقع المنحصر بين روافد و فروع نهر سيراليون وسلاسل الجبال، مما وجه امتداد الكتلة الحضرية في محاور نموها و امتدادها في شكل خطى باتجاه الغرب، و قد تطور حجم الكتلة الحضرية من٣٢٠ ألف متر٢ منذ نشأة المدينة عام ١٧٨٧ حتى وصل إلي ١٢ كم عام ١٨٩٣ بعد أن ضمت المدينة العديد من القرى المجاورة لها في عملية نموها مثل كيسي و ميورى،

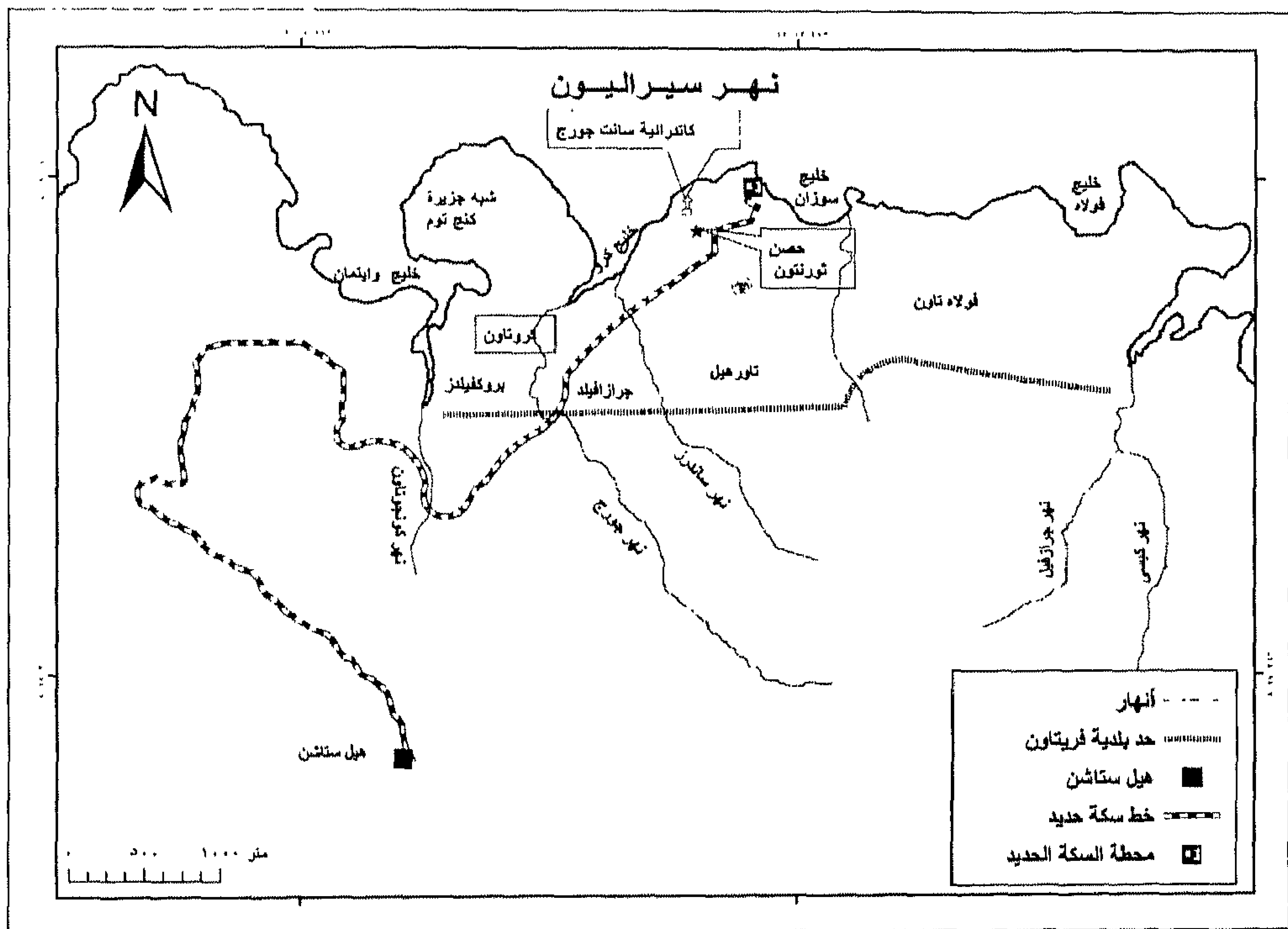
ويرجع تسارع عملية النمو العمراني للمدينة باتجاه الشرق بشكل سريع مقارنة بالقسم الغربي إلى العديد من العوامل منها، وجود الميناء ودوره المتنامي في تجارة المدينة و الدولة ، فضلاً عن قرب المنطقة الشرقية من المنطقة المركزية، وسهولة حركة النقل و المرور في الجهة الشرقية خاصة مع طرق التجارة الإقليمية بين كوناكرى و فريتاون فتزايد نمو ظهير المدينة نحو الداخل باتجاه الشرق و الشمال الشرقي خلال النصف الثانى من القرن التاسع عشر ، وواصلت المدينة النمو العمراني في هذا الاتجاه خلال الحرب العالمية الثانية بعد إنشاء ترسانة "كيسي "ثم ميناء إليزابيث الثانية و المنطقة الصناعية القريبة له، وتزايدت مشكلة المدينة مع استمرار عمليات النمو الحضري ونهوض المدينة المتروبوليتانية خلال فترات الاستقلال اللاحقة (Gleave , 1997 ,177 ,178).

و قد جاء اختيار إنشاء المدن الأوربية الاستعمارية الجديدة على مقربة من المدن الإفريقية في أغلب الأحوال تلبية لرغبة الفصل المكاني والسكاني (segregation) ، وتعتبر أوضح تلك الأمثلة هي تلك المدن التي أقامها الأوروبيون على مقربة من المدن الوطنية، و لم تنشأ فكرة الفصل و العزل السكني في بداية استقرار الأوربيين في المدن الاستعمارية بل سادت لفترة ما سياسة التعايش في جوار واحد في المستعمرات الأوربية البريطانية و الفرنسية على حد سواء خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر دون الفصل و العزل، فتركزت المباني الخرسانية و المباني المصممة على الطراز الأوروبي الحديث على طول امتداد الشوارع الرئيسية والتي تركزت في الأساس في المباني الإدارية و مباني إقامة الأوربيين، في حين تركز المحليون من الأفارقه بشكل أكبر حول الأطراف و في هوامش المدينة، و قد تعايش الأوربيون و الأثرياء من الأفارقة و اللبنانيين و السوريين في نفس الأحياء السكنية في البداية ،و ظهر ذلك النموذج للتواجد المشترك في كافة المدن الاستعمارية مثل (دكار، فريتاون، كوناكرى، سانت لويس، جورى) ، و منذ نهاية القرن التاسع عشر تغيرت سياسة الاستعمار الحضرية نتيجة للعديد من الأسباب منها ، ظهور الاتجاهات الحديثة في تخطيط المدن في أوروبا و اتجاهها نحو تطبيق جوانب نفعية و تطبيقية في تخطيط المدن ، من خلال إمداد المدن بشبكات المرافق و الخدمات لتقليل المخاطر الصحية المتعلقة بغياب تلك المرافق من ارتفاع نسبة الوفيات الناجمة عن الأمراض المتعلقة بها مثل نقص المياه و تلوثها، وحاولت القوى الاستعمارية مد شبكات المرافق و الخدمات في المدن في مستعمراها الاستوائية وركزت تلك الخدمات في مناطق الأوربيين و سعت إلى عزلها عن بقية أجزاء المدن (Odile, G., 1998, 5 ,6).

وقد تباينت السياسات الحضرية الاستعمارية تجاه تطبيق سياسات الفصل و العزل السكني في مناطق النفوذ البريطاني عنها في مناطق النفوذ الفرنسي، فعلى الرغم من اتفاق كلتيهما في الهدف من

العزل والابتعاد عن مناطق المحليين، إلا أن سياسة الاستعمار البريطاني اعتمدت على تطبيق سياسات الفصل و العزل السكني العنصري بطريقة مباشرة وعلنية كما حدث في "فريتاون" ، فقد طبق الاستعمار البريطاني تلك السياسة في المدينة بعد تكرار أحداث مهاجمة الملاريا للمدينة و ارتفاع أعداد حالات الإصابة و الوفيات، بالإضافة لوقوع عدد من الحرائق في المدينة في المباني التي شيدت من مواد البيئة المحلية القابلة للاشتعال السريع و التي شكلت نحو ٩٥ % من جملة المساكن التي بلغت ٥٠٠٠ مسكن طبقاً لتعداد عام ١٨٩١، ودفع ذلك السلطات الاستعمارية البريطانية لتنفيذ سياسة الفصل السكني و المكاني، و نقل مركز الحكم و منطقة القلب الاداری و مناطق سكن الأوربيين لمنطقة hill station إلى الجنوب بنحو ٩.٦ كم من القلب الإداری القديم في old Freetown بالقرب من الساحل حول حصن "ثورنتون " ، كما يتضح من شكل رقم (٤٠) .

شكل رقم (٤٠) الفصل و العزل السكني في فريتاون في بداية القرن العشرين



المصدر:

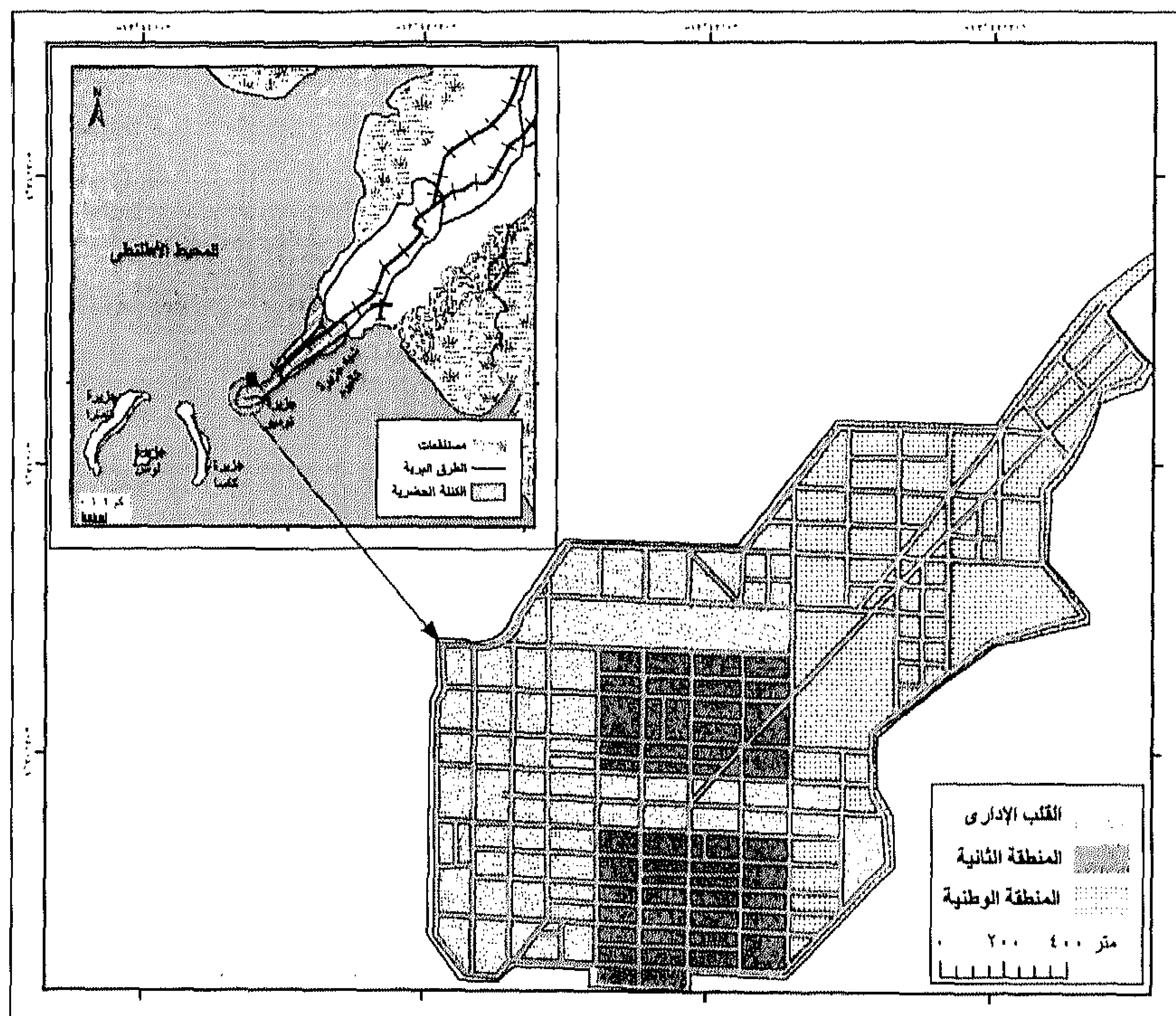
Odile, G.: From Hill Station (Freetown)To Downtown Conakry (First Ward), Comparing French And British Approaches To Segregation In Colonial Cities At The Beginning of the Twentieth Century, Canadian Journal of African Studies, Vol. 32, No. 1. 1998. 9.

و قد تم استبعاد كل ما هو غير أوروبي في المنطقة الجديدة، فتم عزل المحليين من الخدم الذين خصصت مساكنهم في المحلات الوطنية القريبة أو حتى الأثرياء المحليين أو المهاجرين اللبنانيين و

السوريين في المدينة القديمة و"كروتاون" حيث ظروف البيئة غير الصحية ، بينما اختار البريطانيون الموضع الجديد في منطقة مرتفعة بعيداً عن الأجواء الحارة الرطبة غير الصحية المرتبطة بالبعوض والأمراض، و قد استدعى هذا الفصل أن يتم إنشاء خط سكة حديد عام ١٩٠٢ للربط بين القسمين .(Odile, G., 1998, 6 ,11)

و اختلفت السياسة الحضرية للاستعمار الفرنسي في غربي إفريقيا في تطبيقها لسياسة العزل السكني و المكاني عن السياسة البريطانية ، فقد سعت منذ البداية لخلق بيئة بظروف جيدة و مثالية تلائم إقامة الأوربيين ، و حددت في تقسيم المخطط العام للمدن تقسيم المدينة إلى وحدات مختلفة الأسعار تبلغ أقصى قيمها في المنطقة المركزية وأدناها في المنطقة الإفريقية المحلية ، مما وجه الأفارقة تلقائياً إلى المناطق التي يستطيعون الإقامة و شراء الأرض فيها بعيداً عن مناطق الأوربيين، كما حدث في "كوناكرى" ، فكما يوضح شكل رقم (٤١)

شكل رقم (٤١) الفصل و العزل السكني في كوناكرى في بداية القرن العشرين



المصدر: بتصرف اعتمادا على

* **Odile, G.**: From Hill Station (Freetown)To Downtown Conakry (First Ward), Comparing French And British Approaches To Segregation In Colonial Cities At The Beginning of the Twentieth Century, Canadian Journal of African Studies, Vol. 32, No. 1. 1998, 14

*www.ESRI.com/data, 2004

فقد بدأت السلطات الاستعمارية الفرنسية في تطبيق سياسة الفصل و العزل السكني و المكاني منذ وضع المخطط العام للمدينة ، وتم تقسيم المدينة إلى قسمين يحكمها أسعار الأراضي، فتم تحديد الأراضي المرتفعة الأسعار في القسم الجنوبى من المدينة حيث القسم المخصص لإقامة الأوربيين ، بينما اتجه المحليون من تلقاء أنفسهم نحو الداخل باتجاه الشرق حيث الأراضي المنخفضة الأسعار ، وانقسمت المدينة خلال تلك الفترة بين منطقة القلب الإدارى و المدينة الأوربية التى احتلت الطرف الجنوبى من شبة جزيرة "كاليوم "فى جزيرة "تومبو" وبين المدينة الوطنية و التى احتلت القطاع الشرقى القريب من منطقة المستنقعات ، و قد حدد القانون الأول للعزل السكني عام ١٩٠١مناطق المدينة الأوربية حول المبنى الإدارى لمقر الحكم و منطقة الميناء و ما حولها و محطة السكة الحديد وما حولها و التي أطلق عليها جميعا المدينة الأوربية ، بينما قسمت المدينة عام ١٩٠٥طبقاً لقانون العزل السكني الثانى إلى ثلاثة أقسام ، المنطقة الأولى و هى منطقة القلب الإداري و منطقة إقامة الأوربيين و تقع في الغرب، ثم المنطقة الثانية في الشمال ، بينما تضم المنطقة الثالثة في الشرق مناطق المدينة الوطنية (Odile, G., 1998, 11 .17) .

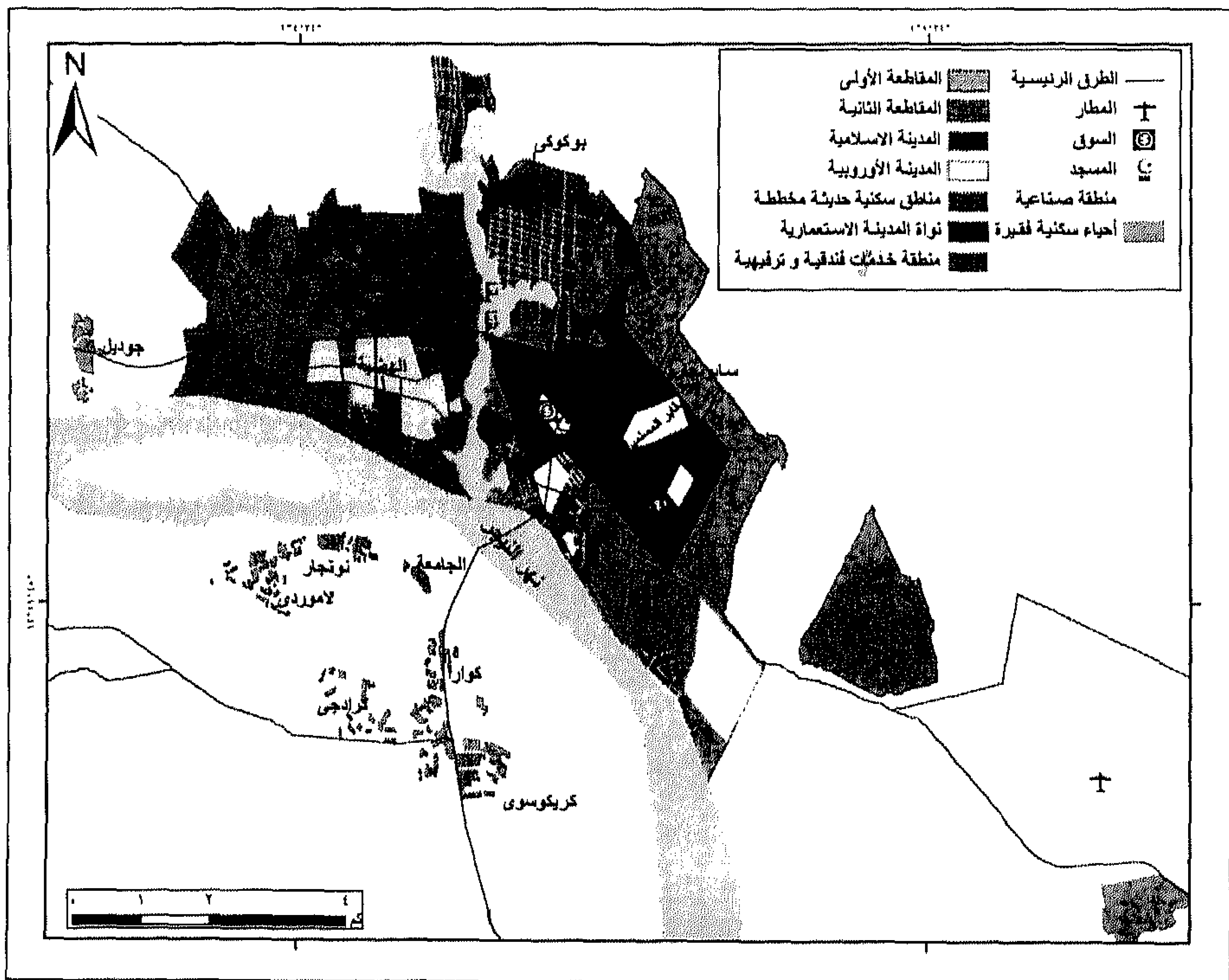
و تتشابه أغلب المدن الاستعمارية خاصة الفرانكفونية في مناطق النفوذ الفرنسي بوجود مناطق منفصلة للأوروبيين عن المحليين ، وقد جاء الفصل العنصري والعزل المكاني والسكاني والوظيفي في أغلبه نتيجة لأسباب ودوافع صحية لخوف الأوربيين من الاختلاط بالأفارقة وأماكنهم، كما حرص الاستعمار الفرنسي على فصل الاقتصاد الأوروبي عن الاقتصاد الإفريقي، وعليه يمكن أن نميز في مناطق النفوذ الفرنسي بين وحديتين مورفولوجيتين في المدينة هما (المدينة الأوروبية) و(المدينة الإفريقية) ، و توحي المصطلحات المستخدمة للدلالات على مناطق كل منها و تؤكد على هذا التقسيم في الفصل بين القطاع الغربي الأوروبي المخصص لإقامة و سكن الأوروبيين وأنشطتهم و الذي يطلق عليه (فيل) (La ville) ، وبين مناطق إقامة الأفارقة والتي غالباً ما يشار إليها بـــالقرية (La village) أو La cite المدينا، وقد مثل القطاع الأوروبي في كثير من الأحيان قطاعاً سكنياً، في حين تعددت الاستخدامات في القطاع الإفريقي ومثلث لذلك مناطق الأفارقة القطاعات شبه الحضرية من المدينة.

ولم يقتصر العزل والفصل على المسميات فقط بل تعداها إلى تخصيص وتقسيم المدينة بين الجانبين ، وجنح الأوربيون في اختيار سكناهم غالباً في الأجزاء المرتفعة من المدينة كما هو الحال في " دكار " و" أبيدجان " وأطلق على مناطق إقامتهم منطقة الهضبة ،فيتماشى تقسيم المدينة في " أبيدجان" مع نهايات وأطراف الليجونات و التي تحدد المناطق الفاصلة بين الجانبين الأوروبي و الوطنى ، كما لجأ الأوروبيون في (بماكو) إلى تركيز إقامة أنشطتهم الإدارية والمباني الحكومية وأماكن الفيلات في منطقة

الجرف الصخري في" كويلوبيا" (Koulouba) لعزل مناطقهم وحصرها في منطقة محددة بعيداً عن مناطق سكني المحليين الأفارقة ، وقد استخدم الأوربيون مظاهر السطح سواء الحقيقة منها أو الاسمية فقط دعماً لفكرة الفصل والعزل كما في (نيامي) حيث أطلق اسم الهضبة على مناطق استقرار الفرنسيين بالرغم من عدم وجود هضبة في "نيامي" وإنما جاء ذلك دعماً لفكرة التوزيع غير العادل لمناطق النفوذ والسلطة وموارد الثورة (Winters, C, 1982, 142).

فكما يوضح شكل رقم (٤٢) انقسمت مدينة (نيامي) خلال الفترة الاستعمارية لقسمين منفصلين المدينة الأوربية والمدينة الإفريقية اتخذ الحد الفاصل بينهما متماشياً مع قناة Gouti yenna ،حيث وقعت المدينة الأوربية على الجانب الأيسر منها ، وتركزت مناطق الأحياء السكنية في منطقة الهضبة Plateau بينما تركزت مناطق الاستخدامات الإدارية والحكومية والأحياء التجارية في أحياء (Sabongari (Gandatched/ banizom / Kalley / Zongo

شكل رقم (٤٢) الكتلة الحضرية لمدينة نيامي حتى سنة ١٩٧٧



المصدر: بتصرف اعتمادا على:

Institut Géographique National,Niamey et ses environs, Echelle 1:20000, © IGN-Paris, 1978

بينما احتلت المدينة الإفريقية الجانب الأيمن من القناة ، و يشير تخطيط المدينة الإفريقية إلى دور المؤثرات الحضارية الإسلامية في تخطيط هذا القسم ، فقد احتل المسجد و السوق و هى أحد أهم عناصر تخطيط المدن الإسلامية قلب المدينة القديمة ، ونمت حوله المدينة الوطنية خلال الفترة الاستعمارية ، وقد استحوذت مناطق سكنى الأفارقة وأنشطتهم و مناطق المدينة الاستعمارية السابقة على أعلى الكثافات في نيامي على الإطلاق بعد الاستقلال إذ تصل الكثافات بها بين ١٢٠٠ ، ٢٤٠٠ نسمة / كم٢، كما أنها أكثر مناطق نيامي تمتعا بالخدمات الحضرية من المياه والكهرباء والقرب من المؤسسات التجارية والخدمات التعليمية مقارنة بالمناطق المتدنية التى تتركز فى الجانب الأيسر من النهر (Artuso, M. , 2004 , 22) .

وقد مثلت مناطق إقامة الأفارقة المحليين أجزء صغيرة من المدن العواصم خلال الفترة الاستعمارية على الرغم من ارتفاع كثافتها، حيث يمثل المحليون والأفارقة النسبة الأكبر من سكان المدينة، وقد استدعى إقامة المحليين في مناطق المدينة استخدامهم كعمالة رخيصة في الأنشطة السائدة في المدن الاستعمارية و المتعلقة بالتجارة من عمليات الشحن و التفريغ، بالإضافة إلى بعض الوظائف الأخرى مثل بعض من الأنشطة الصناعية و التى استلزمت وجود أيد عاملة رخيصة (Winters, C, 1982, 142).

ج–النمو العمراني لعواصم غربي إفريقيا بعد الاستقلال:

حصلت معظم دول غربي إفريقيا وإفريقيا المدارية على استقلالها منذ عام ١٩٦٠، ولا يشير التاريخ في حد ذاته إلي تغيير في التركيب الحضري للمدن والذي لا يترابط بمجرد حدث أو تاريخ، حيث يستدعي رصد تغير ملموس داخل المدن فترات طويلة ، وعلى الرغم من ذلك فقد شهد العالم الحضري تغيراً ملحوظاً في العديد من الوجوه خلال الفترة ١٩٦٠ – ١٩٧٠ جعله يختلف بشكل واضح عن الفترات السابقة ،ووقفت وراءه العديد من العوامل أولها العامل المرتبط بالنمو الحجمى للسكان و ما يرتبط به من نمو العمران و الأنشطة ، فقد شهد غربي إفريقيا تضاعفاً حضرياً لنحو ثلاثة أضعاف خلال الفترة ١٩٦٠– ١٩٨٠، بسبب الهجرة الريفية الحضرية مما أثر في تغيير صورة التركيب الحضري داخل المدن العواصم ، فعلى الرغم من القيود الصارمة التي وضعها الاستعمار لعزل مناطق سكني الأوربيين بعيداً عن الأفارقة و المحليين إلا أنه قد تزايد نفوذ الهجرة الداخلية من القرى المجاورة للمدينة الإفريقية خلال الفترة الاستعمارية، حيث مثلث المدن الكبرى والعواصم أقطابا للنمو الاقتصادي، ولم يعط الأوربيون اهتماماً لنمو تلك المستعمرات الجديدة والتي نمت بشكل عشوائي و ارتبطت بأنماط السكن المتدني و الأحياء الفقيرة، كما تأثرت صورة التركيب الحضري داخل المدن العواصم بعد الاستقلال بالتحول من

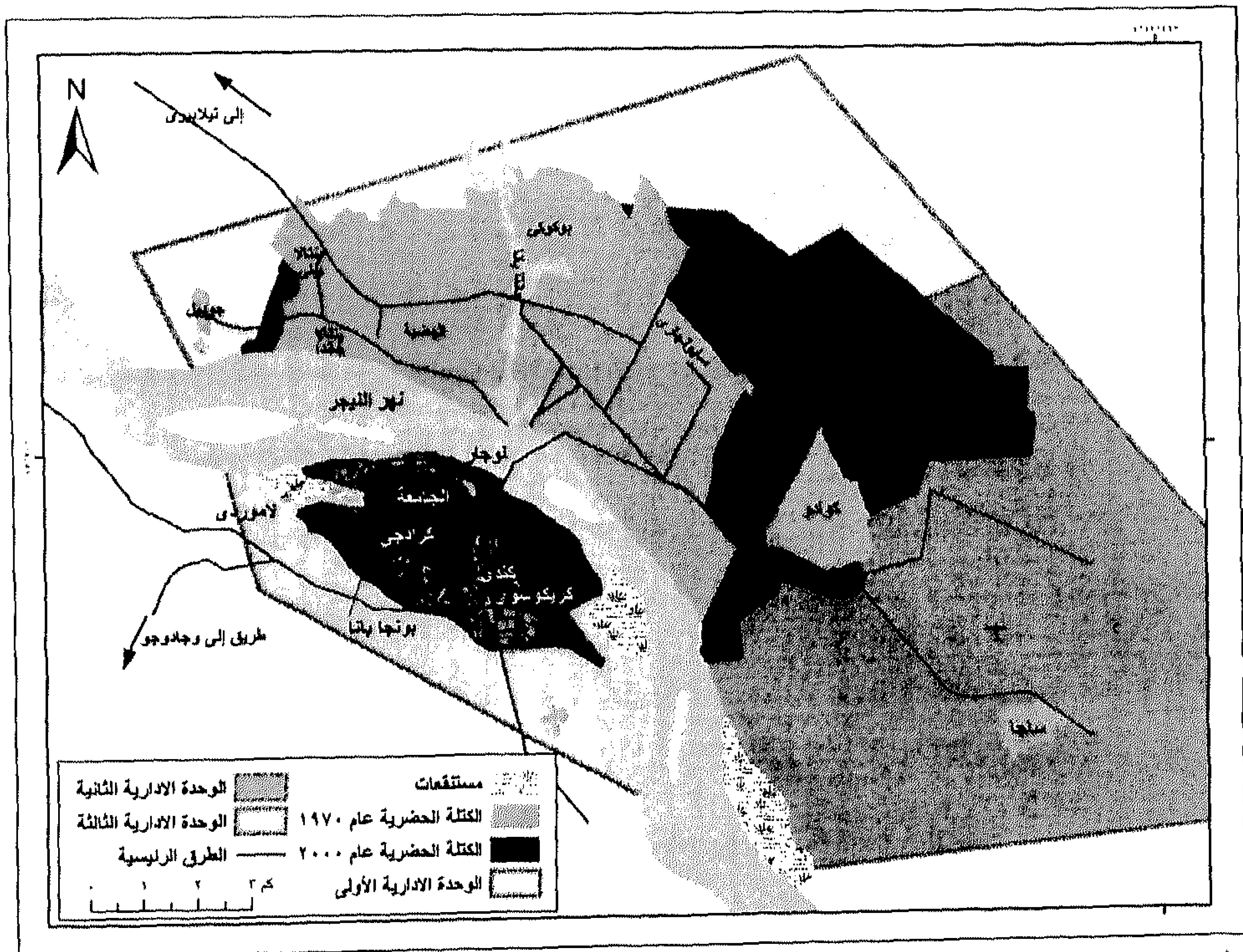
الفصل و العزل السكني و الإثنى إلى الفصل والعزل الاقتصادي و الاجتماعي ، فقد تحولت مناطق الاستقرار والإدارة الأوربية بعد الاستقلال إلي مناطق الإسكان المرتفع والأحياء الراقية ، في حين مثلث الأحياء الإفريقية الوطنية مناطق الأحياء الفقيرة داخل تلك المدن (Abate, Y., 1987, 28) .

ويتمثل العامل الثانى للنمو العمرانى لمدن غرب لإفريقيا بعد الاستقلال فى تطور النقل والمواصلات منذ عام ١٩٦٠ ، و الذى ساهم فى إضافة مزيد من التغيير في التركيب الحضري داخل المدن ،عن طريق تسارع معدلات النمو العشوائي المتراكم وتزايد أعداد وأحجام المجاورات الحضرية على هوامش وأطراف المدن ، وخاصة بعد ارتفاع نسبة مالكي السيارات بين الطبقة الوسطي من السكان كما هو الحال في كل من (أبيدجان أو دكار) ، و التي ضمت في نموها عدداً من القرى والمجاورات والضواحي الملاصقة لكل منهما بعد أن سهل النقل و المواصلات امكانية الوصول إليها ، و قد فاق نمو تلك الأحياء الهامشية الفقيرة معدلات نمو الأحياء الفقيرة و المتدهورة في وسط المدن ، ففي الوقت الذي نمت فيه المدينة الأوربية وفق نسق مخطط واصلت المناطق والأحياء السكنية الوطنية الفقيرة نموها حول المدينة الأوروبية في نوع من النمو العشوائي التراكمي تزايدت معه الأحياء العشوائية والمناطق غير المخططة، حتى أصبحت تمثل أهم المشكلات التي تواجه الحكومات بعد الاستقلال (Winters, C, 1982, 148) .

كما أدى تغير مستويات الدخل و حل التكتلات السياسية بعد الاستقلال إلي تعديل صورة النسيج الحضري داخل المدن العواصم في غربي إفريقيا و نموها العمرانى بصورة غير متوقعة، فقد انقسمت الدول في غربي إفريقيا بعد الاستقلال إلى مجموعتين، تتمثل المجموعة الأولى في الدول التي تنعم بالرخاء الاقتصادي نظراً لوفرة مواردها الاقتصادية واعتماداها على تصدير المواد الخام مثل (كوديفوار)، في حين ظلت دولاً أخرى و التي تمثل المجموعة الثانية مثل (بوركينافاسو/مالي/موريتانيا) دولاً فقيرة في مواردها ، يضاف إلى ذلك أثر أضرار الكوارث الطبيعية التي لحقت بها مثل (نوبات الجفاف المتلاحقة) ، كما تلحق بالمجوعة الثانية مجموعة الدول التي لم تشجع الاستثمارات الأجنبية مثل (بنين–غنيا–ومالي)، وقد تأثرت صورة النسيج الحضري للمدن وظهر التناقض واضحاً بين الدول التي تحسنت أحوالها المعيشية فنمت مدنها وتطورت بشكل كبير خلال فترات قصيرة، و ظهرت بها الأحياء الجديدة المخططة ومناطق الإسكان المرتفع والاستثمارات العقارية والتجارية الوطنية والأجنبية بعد الاستقلال، في حين شهدت مدن الدول الفقيرة تدهوراً في بيئتها الحضرية الموجودة منذ الفترة الاستعمارية ،و تسارعت عمليات نمو الأحياء الفقيرة داخل المدن وحولها (Winters, C., 1982, 149) .

و يضاف للمتغيرات التى ترتبط بالنمو العمرانى لعواصم غربى إفريقيا، وللقوى الدينامية السابقة المؤثرة فى النمو العمرانى للمدن و التى عبر عنها "مصيلحي " بعوامل النمو الطبيعية (النمو الاقتصادى الحضرى وامكانية الوصول) ، عوامل نموغير طبيعية والتى أطلق عليها (حركة المدينة التوازنية)الناتجة عن زوال أحد العوائق الطبيعية التى حددت النمو العمراني لفترة من الزمن ثم فقدت هذه العوائق صفتها الحاجزية خاصة فى المواضع السهلية التى تكثر فيها العوائق الطبوغرافية مثل (الأودية و الحافات الجبلية و الأنهار)، و يصبح النمو مع هذه العوائق حتميا فى اتجاهات محدودة ، و يبتعد شكل المدينة عن الشكل الدائري ، و تمثل تلك العوائق حواجز مؤقتة تتجاوزها المدينة بوسائل تكنولوجية إلى المناطق الخلفية فتتغلب المدن على الأنهار والوديان بإقامة الكباري التى من شأنها ربط المدينة الواقعة علي إحدى ضفافها بالمنطقة المقابلة لها على الضفة الأخري (فتحى مصيلحي ، ١٩٨٨، ٢٦٥، ٢٧٢) ، و تمثل كل من بماكو و نيامى نماذجا لمدن هذا النمط راجع ملحق رقم (٦) ،و كما يوضح الشكل رقم (٤٣)

شكل رقم (٤٣) نمو الكتلة الحضرية لمدينة نيامى من ١٩٧٠ إلى ٢٠٠٤



المصدر: بتصرف اعتمادا على

Artuso, M.: Urbanization And Public Health ,The Case of Commune 3 In Niamey, Niger, Association Of Collegiate School Of Planning ACSP 2004, 45th Annual Conference, Portland (Oregon), October 21 th-24th 2004.

www.ESRI.com/data, 2004

ظل النمو العمران لمدينه نيامى يمتد فى اتجاه شريطي بطول امتداد الجانب الأيمن لنهر النيجر،حتى شهدت مدينة (نيامي) بعد الاستقلال وخاصة منذ١٩٧٠راجع ملحق رقم(٥،٤)، نمواً عمرانيا ملحوظاً ، بعد إنشاء كوبري Kennedy bridge الذي ربط جانبي النهر ، وسهل عملية الوصول للجانب الأيسر من النهر و ربطها بالجانب الأيمن من النهر حيث المدينة القديمة و المناطق المرتفعة الدخل و المخططة حديثا بعد الاستقلال ، و قد ارتبط النمو العمراني للمدينة منذ السبعينيات و النمو الحضرى فى الدولة بأزهي الفترات الاقتصادية للدوله بعد ظهور تجارة اليورانيوم .

وشهد هذا القطاع من المدينة على الجانب الأيسر من النهر و الذي يقع كله ضمن الوحدة الادارية الثالثة للمدينة نمواً عمرانيا وحضرياً ارتبط بفترة الاستقلال، ليضم العديد من الخدمات التعليمية و العامة الهامة مثل " الجامعة الوطنية" للدولة والمستشفي الحكومي العام في حي Lamorde ، واتخذ نمو المدينة خلال تلك الفترة محورا شرقياً ارتبط بظهور أحياء جديدة هي faycal وpourdriere . و تمثلت منطقة الأعمال المركزية خلال تلك الفترة في أحياء Karadje, Boukoki, Lamorde, Kennedy ،Nogare في حين نما بعض من الأحياء الانتقالية والتي تعتبر شبة حضرية خلال تلك الفترة مثل KriKissoye و Bonga Bara والتي تعتبر أقل تحضراً من الأحياء المركزية .(Artuso, M., 2004, 24)، وقد تحددت ملامح خطة المدينة و أهم سماتها و خصائصها بصورة واضحة خلال مراحل النمو العمراني للمدن العواصم.

(٢) تطور خطة المدن العواصم في غربي افريقيا:

تعرف خطة المدينة بأنها خريطة المدينة التي تظهر فيها بوضوح صورة النمط الهندسي لشبكة الطرق الرئيسية والفرعية كهيكل يقسم كتلتها المبنية إلى قطع مساحية منفصلة، ولا تنشأ الخطة عشوائيا و إنما وفق عمل هندسي و بناء على أسس و ضوابط طبيعية وبشرية معينه (سليمان خاطر،١٩٧٥:١٠٩)

وتختلف خطة المدينة عن التخطيط والذي يشمل كل ما يتعلق بالمدينة من الناحية الطبيعية والحضارية والسكانية والعمرانية والإقليمية ، في حين تشير خطة المدينة إلي الشكل الذي تبدو عليه المدينة من خلال انتظام شوارعها وميادنيها وتجمعاتها وفق نظام معين يعطيها شكلاً حضارياً يختلف عن غيرها من المدن التي تنمو وفق خطة أخرى (محمد عبد الستارعثمان، ١٩٨٢، ٩٥) .

وتتأثر خطة المدينة عادة بكثير من العوامل الموضعية ، وخاصة ما يتعلق بمظاهر السطح من حيث توزيع اليابس والماء والانحدارات والميول وعلى الرغم من تشابه تلك الظروف الرئيسية في بعض

المدن إلا أنها تتباين في خططها (أحمد إسماعيل،١٩٩٣،٣٢٦) حيث تختلف وجهات نظر النظم السياسية و ظروفها تجاه خطة المدينة خلال مراحل نموها المختلفة.

و ليست خطة المدينة ظاهرة عابرة و مؤقتة سريعة التغيير فمتى وضعت خطة للمدينة أصبحت عاملاً ملزماً يصعب تعديله أو تغييره، فالقاعدة أن الخطة السابقة تتحكم في الخطة اللاحقة أكثر بكثير مما تتحكم به اللاحقة في السالفة وتحد شبكات الخدمات (المياه – الصرف – التليفون..) والانتشار و التركيب تحت شوارع المدينة أو ما يطلق عليها "مدينة ما تحت الأرض" من إمكانيات الخروج عن الخطة القائمة، بينما يتمثل العامل الآخر في ملكية أراضي البناء، فلا يمكن بذلك تعديل الخطة أو التخلي عنها إلا من جانب الدولة بنزع ملكيات الأراضي والاستغناء عن مدينة ما تحت الأرض (سليمان خاطر،١٩٧٥،١١٠).

وعلى الرغم من تعدد أنواع خطط المدن إلا أنه لا يمكن أن تتبع مدينة بأسرها خطة واحدة ولكن تتعدد بها أنواع الخطط التي ترتبط بمراحل نموها وتاريخها والمؤثرات الحضارية التي تعرضت لها، بينما تغلب إحدى أنواع تلك الخطط بشكل عام على صورة المدينة، فلا تتبع المدينة التقليدية على سبيل المثال أو المحلة الوطنية والتي تمثل نواه المدينة في الغالب خطة منتظمة بل اتبعت الخطة العشوائية العضوية organic ، ويسود هذا النوع من الخطط في المدن التقليدية ونوايا المدن في إفريقيا المدارية وشمال إفريقيا، وتغلب على مساكنها صورة الكتل المندمجة و تكثر بها الأزقة و الشوارع الضيقة الملتوية والتي تتفرع من منطقة واحدة، حيث السوق ومقر الحاكم الذي يشغل موقعاً مركزياً وسط المدينة وتنتهي الشوارع المتفرعة منه إلي أسوار المدينة أو البوابات وتظهر أنماط المساكن المجمعة (compounds) أو المركبة والمنازل ذات الأفنية والأحواش، حول المنطقة المركزية حيث تسود أنماط المنازل والمساكن ذات المستوي المرتفع في حين تميل أحياء ومساكن الفقراء في التركز نحو الهوامش .(Clark,J., 1975, 231)

وتسود السمات السابقة في مدن نطاق الساحل والصحراء ومدن نطاق اليوروبا (كانو / تمبكتو / ابيادان) في حين تركزت المناطق السكنية والأسواق في المدن الوطنية الساحلية في شكل خطي بطول الساحل دون وجود خطة بل إنها نمت أيضاً نمواً طبيعياً .Organic (Udo,R., 1983, 99).

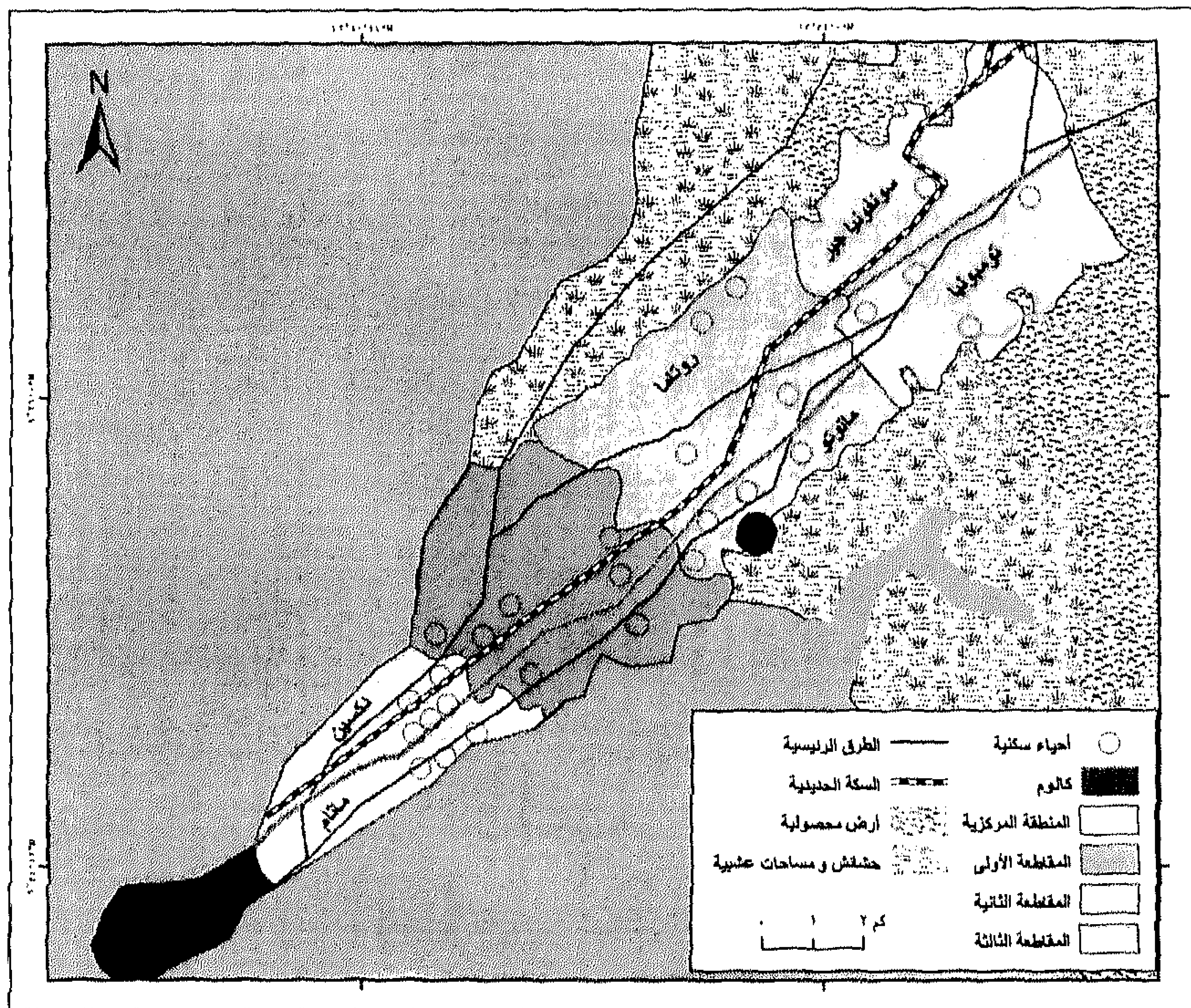
وقد خضعت المدينة الاستعمارية الأوروبية على النقيض من ذلك لقيود التخطيط بشكل يفوق الحال في المدن الأوروبية المعاصرة أو المدن الإفريقية المخططة بعد الحرب العالمية الثانية ، و سيطرت الخطة الشطرنجية بشكل أساسي على تخطيط المدن وإن كان غلب عليها إضافة الكنائس المزخرفة، لتمثل نقاطاً مركزية و عقداً تتفرع منها الشوارع و التي ميزت خطة المدينة الأوربية الاستعمارية فجاءت على النقيض من المدينة الوطنية ، وسيطرت عليها الشوارع الواسعة المستقيمة التي تغطيها خدمات الطريق وتصلح

لسير وسائل النقل الحديثة (Winters, C, 1982, 143) كما هو الحال فى خطة منروفيا الشطرنجية راجع ملحق رقم (١).

وقد اتبع المخططون الفرنسيون مفهوم المدن الحدائق (Garden cities) في تخطيط المناطق الأوربية في المدن والعواصم لمناطق النفوذ الفرنسي ، والتى سيطرت عليها الشوارع الواسعة الممهدة التي تصطف على جوانبها و جوانب منازلها الأشجار المرتفعة ، كما تحاط المنطقة الأوربية بأسرها بحزام أخضر عن طريق استزراع نطاق من المساحات الخضراء يمتد بين ٢: ٥ كم حولها كما هو الحال في(دكار / أبيدجان / نيامي / كوتينو) ، وقد غلب هذا النوع من الخطط على خطط المدن الفرانكفونية المتأخرة النشأة خلال الفترة الاستعمارية بشكل خاص(Njoh,A.J., 2004, 14).

بينما ظهرت الخطة الخطية في تخطيط بعض عواصم غربي إفريقيا استجابة لظروف الموقع كما هو الحال في "كوناكرى، والتي تقع على شبه جزيرة تبلغ مساحتها نحو ١١٣ كم٢، ويمتد طولها لنحو ٣٦كم بينما يصل متوسط عرضها ٢كم مما وجه نمو المدينة في شكل خطي ، كما يوضح الشكل رقم (٤٤)

شكل رقم (٤٤)نموذج الخطة الخطية لمدينة كوناكرى



المصدر: بتصرف اعتمادا على:

Sub-Saharan Policy Transport Program (SSATP): Poverty and Urban Mobility In Conakry, Final Report, African Region, No 09/04/CKR, WORLD BANK, 2004 .

فتمتد النواه الأصلية التي نمت حولها المدينة منذ نشأتها خلال الفترة الاستعمارية عام ١٨٨٩" على شبه جزيرة Kaloum "كاليوم " ، بينما امتدت الكتلة الحضرية والمباني والهيئات على جانبي شبكة الطرق الطولية ،واتخذ النمو محوراً خطياً مع شبكة الطرق الخطية التي تقسم الجزيرة، وتقسم كوناكرى إدارياً إلي خمس وحدات إدارية ، و تضم شبكة الطرق الرئيسية للمدينة ثلاثة طرق طولية هي (طريق الكورنيش – وطريق الحرية – والطريق القومي أو الوطني) و تتقاطع معها عرضيا عشرة طرق منها أربعة طرق مرصوفة، ولا تتوزع تلك الشبكة بعدالة على الخمس وحدات الإدارية في المدينة حيث تتركز شبكة الطرق الجيدة كماً ونوعاً في منطقة الأعمال المركزية في الوحدة "Kaloum" ، ثم بدرجة أقل في" Dixinn, Matam "، و قد تأثرت خطة المدينة وشبكة الطرق ومحاورها الطولية بظروف الموضع و التي وجهت محاور النمو وامتداداتها فتركزت المباني السكنية في امتدادها في شكل خطي بعيداً عن الطرق الرئيسية واحتلت في الغالب المناطق المرتفعة نسبياً ، و مناطق التلال خاصة في منطقتي (matoto –Ratoma) ، بينما تتركز الهيئات والمصالح الإدارية والحكومية على جانبي شبكة الطرق في (kaloum) ، بينما تمثل منطقة "matam" في الوقت الحاضر منطقة الأعمال المركزية(SSATP , 2004,4 , 5).

وعلى الرغم من اتساع تأثير المؤثرات الحضارية الاستعمارية في غربي إفريقيا إلا أن هناك تفاوتاً في مدي تأثر خطة المدينة بالمؤثرات الحضارية تبعا لنوع الاستعمار" الفرنسي والبريطاني" ، فتبدو المؤثرات الاستعمارية صارخة في مدن ومناطق الاستعمار الفرنسي مقارنة بمناطق الاستعمار البريطاني، فيبدو الجزء المركزي من دكار مشابها لمدينة مرسيليا إلي حد كبير في حين لا يبدو هذا التأثير واضحاً بهذا الشكل في كل من (أكرا) أو(لاجوس) ، كما تأثرت بعض القطاعات في بعض عواصم غربي إفريقيا بالمؤثرات الحضارية التي ارتبطت بظروف نشأتها بشكل واضح كما هو الحال في قطاع (crcole) في فريتاون والذي يعد جزءا من جاميكا أكثر من كونه جزءاً من عاصمة إفريقية بعد استيعابه لأكبر نسبة من الرقيق المحررالعائد من أمريكا اللاتينية (Winters, C, 1982,.143, 145, 146) .

كما تحكمت ووجهت وظيفه المدينة شكل الخطة خلال الفترة الاستعمارية كما هو الحال في مدينة "فريتاون" ذات النشأة الاستعمارية ، والتي ارتبطت خطتها بالوظيفة التجارية للمدينة ، منذ نشأة المدينة و إنشاء الميناء عام ١٧٩٢ ، وقد ارتبط نمو المدينة منذ نشأتها بنمو النشاط التجاري حيث اعتبرت الوظيفة التجارية منذ نشأة المدينة خلال القرن التاسع عشر وحتى النصف الأول من القرن العشرين الوظيفة الأولى للمدنية ، وصممت المحلة العمرانية ونواة المدينة الأولي خلال الفترة الاستعمارية تبعاً للخطة الشطرنجية،

وقسمت المدينة إلي تسعة شوارع تمتد في اتجاهها من الشمال الغربي إلي الجنوب الشرقي تتقاطع معها ثلاث شوارع رئيسية وتبلغ اتساع جميع الشوارع نحو ٢٤ متراً ، باستثناء شارع " ووتر ستريت " و الذي يبلغ اتساعة ٨٤.٨ متراً و هو قلب المنطقة التجارية ، ومثلت فريتاون أحد أكبر مراكز التوزيع في غربي إفريقيا عام ١٩١٠ وتزايد امتداد ظهيرها نحو الداخل خلال القرن التاسع عشر خاصة في اتجاه الشمال الشرقي بعد تأسيس اتحاد (غنيا – سيراليون) و ما صاحبه من زيادة لحجم التبادل التجاري والحركة على شبكة الطرق في المحور الشمالي الشرقي ، و تضافرت العديد من العوامل التي حولت أغلب تجارة الدولة عبر ميناء فريتاون الذي أصبح الميناء الرئيسى للدولة منذ افتتاح مرسي (ملكية إليزابيث الثانية) عام ١٩٥٤على بعد ٤ كم من مركز نواة المدينة و بعد الاستقلال(Gleave, 1997, 175).

و قد ارتبطت خطة المدن العواصم خلال الفترة الاستعمارية بعمليات الفصل والعزل السكني والتي لم تقتصر فقط على الفصل السكني بين مناطق الأوربيين والمحليين، ولكن ظهر أيضاً الفصل السكني على أساس إثني بين المحليين ، مثل الفصل الحاد بين المجموعات الإثنية في جنوب نيجيريا و الذي اتبعته السياسات الاستعمارية في مواجهة الأنماط التقليدية الوطنية للسكان المحليين، فخصصت بها مناطق خارج حدود المنطقة القديمة لإقامة الشماليين (O'Connor,A., 1983, 220) ، وقد عرفت خطة لاجوس هذه الظاهرة فتأثر شكل الخطة بالنواحي العرقية وخصص بها حياً للشماليين يسمي sabo وقد كانت الأحياء الجديدة في المدن في معظمها تأخذ نمط الزوايا القائمة Grid (فاتن البنا، ١٩٨٤، ١٦٥).

كما تعتبر أيضا فريتاون مثالاً شهيراً التنوع و الفصل الإثنى منذ نشأة المدينة في الفترة الاستعمارية ، فقد شهد منتصف القرن التاسع عشر تعدد وتداخل المجموعات العرقية والإثنية المختلفة التي تأثر موقعها و مناطق استقرارها بنوعية وظائفها وأنشطتها منذ الفترة الاستعمارية، مثل عناصر الكرو (راجع شكل رقم٤٠،٣٩) والتي استقرت في منطقة عرفت باسمهم" كروتاون" بالقرب من الميناء منذ عام ١٨١٧ للعمل في أعمال الشحن والتفريغ و أعمال الميناء ، بينما تركزت أحياء عناصرالكوريل من الرقيق المحرر منذ القرن التاسع عشر و التي تمثل الطبقة العليا من العناصر المحلية ، والنسبة الأكبرمن سكان المدينة القديمة في المنطقة الوسطى من المدينة و في القرى الصغيرة التي أنشأت لتوطينهم ، وقد عمل أغلبهم بالوظائف الإدارية و التجارة خلال الفترة الاستعمارية كما سيطروا على تجارة التجزئة مع عناصر التيمن و اللبنانيين و التي تركزت أغلب أحيائهم في قلب المدينة القديمة (Baton, M., 1957. 24. 26).

و ارتبطت أجزاء وأحياء (منروفيا) أيضاً بمجموعات إثنية وعرقية معينه ، فيعيش نحو ¼ سكان منروفيا في مناطق منفصلة أثنياً تحمل كل منها اسماً لمجموعة إثنية مثل "آلفاتاون" و "نيوكروتاون"

(راجع ملحق رقم "١" وشكل رقم ٩)، ولا يقتصر ذلك على المدن الصغيرة فقط بل إنه يمتد حتى المدن والعواصم الكبرى مثل "دكار"، حيث تسود عناصر "الليو" في منطقة "المدينا" بينما تغلب نسبة القطانين من "التكلور" على أحياء "بكين" ويشكل الولوف أكثر من نصف سكان المدينة يتوزعون على مناطق دكار المختلفة (O'Connor,A., 1983, 221).

و قد تأثرت خطط المدن في غربي إفريقيا بالهجرات الوافدة التي تركت آثارها العمرانية في مناطق و أحياء الأقليات ، فعكست أحياؤها و طرز مبانيها المؤثرات التي تلقتها كما في هجرات السوريين و اللبنانيين، فعلى الرغم من أنهم مثلوا أقليات عددية في غربي إفريقيا إلا أن آثارهم العمرانية قد انعكست على خطط تلك المدن في الأشكال المميزة لأحيائهم ومبانيهم التي سكنوها، كما يظهر في مدينة دكار والتي تمثل أكبر مدينة وأقدمها بالنسبة لتجمعات اللبنانيين والسوريين ، حيث جاور اللبنانيون والسوريون المنطقة الراقية لسكن الأوربيين، واحتلت أحياؤهم المنطقة المنحصرة بين الجنوب والجنوب الشرقي للمنطقة الأوربية و بين الشمال والشمال الشرقي لمنطقة "المدينا " و أحياء الأفارقة، وسادت التجارة منطقتهم وأطلق عليها لضخامتها منطقة تجارة اللبنانيين و هى منطقة قريبة من سوق سانداجا Sandaga Market ، و قد ظلت منطقتهم لسنوات عديدة أكثر أجزاء المدينة حركة ، بينما وجدت المحلات التجارية و شركات النقل و الشحن في الشوارع الجانبية، وقد سكن اللبنانيون عادة فوق محالهم التجارية مما أعطى منطقتهم نمطاً خاصا بهم في وسط مدينة دكار (مدحت جابر، ١٩٨٧، ٨٦، ٩٩، ١٠٠).

و قد شهدت خطط الأجزاء الحديثة من المدن العواصم في غرب بعد الاستقلال اتجاهاً نحو المحافظة والإبقاء على التخطيط الهندسي والمناطق المخططة منذ الفترة الاستعمارية، وإن لم ينتشر التخطيط الهندسي في أجزاء المحليين الإفريقية الضيقة ، فقد شهدت تلك المناطق إدخال بعض التحسينات على خدمتها وإن لم تكن بالقدر الكاف ، فقد وجهت عمليات التنمية والتطوير في الأغلب نحو إقامة وتشييد الأحياء المخططة الجديدة، وقد أدى اتساع النمو الحضري في العديد من العواصم بعد الاستقلال بشكل كبير إلي نقص مساحات الأراضي و ارتفاع أسعارها وأسعار الإيجار، وفرضت تلك الظروف ظهور أنماط متدينة من المناطق والأحياء السكنية ، حتى أصبح التصنيف الرئيسي لقطاعات المدينة وتقسيمها ينحصر بين القطاع الرسمي المخطط والقطاع غير الرسمي غير المخطط ، خاصة مع تزايد معدلات عمليات الطرد القسرى من المناطق المخططة وهو الاتجاه الذي بدأ منذ الفترة الاستعمارية.

وقد أدخلت على خطة المدينة بعد الاستقلال بعض الإضافات الشكلية والجمالية التي تهدف لتحسين المظهر الشكلي للمدينة مثل القصور الرئاسية في العديد من عواصم غربي إفريقيا والعواصم الإفريقية

بشكل عام مثل (أبيدجان / بنجوى / بماكو / ليبرفيل / واجادوجو) ، وهو ما يشير للارتداد نحو أحد خصائص خطة فترة ما قبل الاستعمار والتي طالما احتل فيها قصر الحاكم مساحة كبيرة من وسط المدينة غير أن القصور الرئاسية قد اقتطعت مساحات كبيرة من وسط العواصم حتى أنه قد تم إزالة بعض من الطرق في(أبيدجان / كتونيو) لتوفير مساحات كبيرة من وسط المدينة حولها و صممت أغلب القصور الرئاسية كغيرها من الإنشاءات والمباني الحديثة وفق النمط المعماري الغربي (Winters, C., 1982, 153).

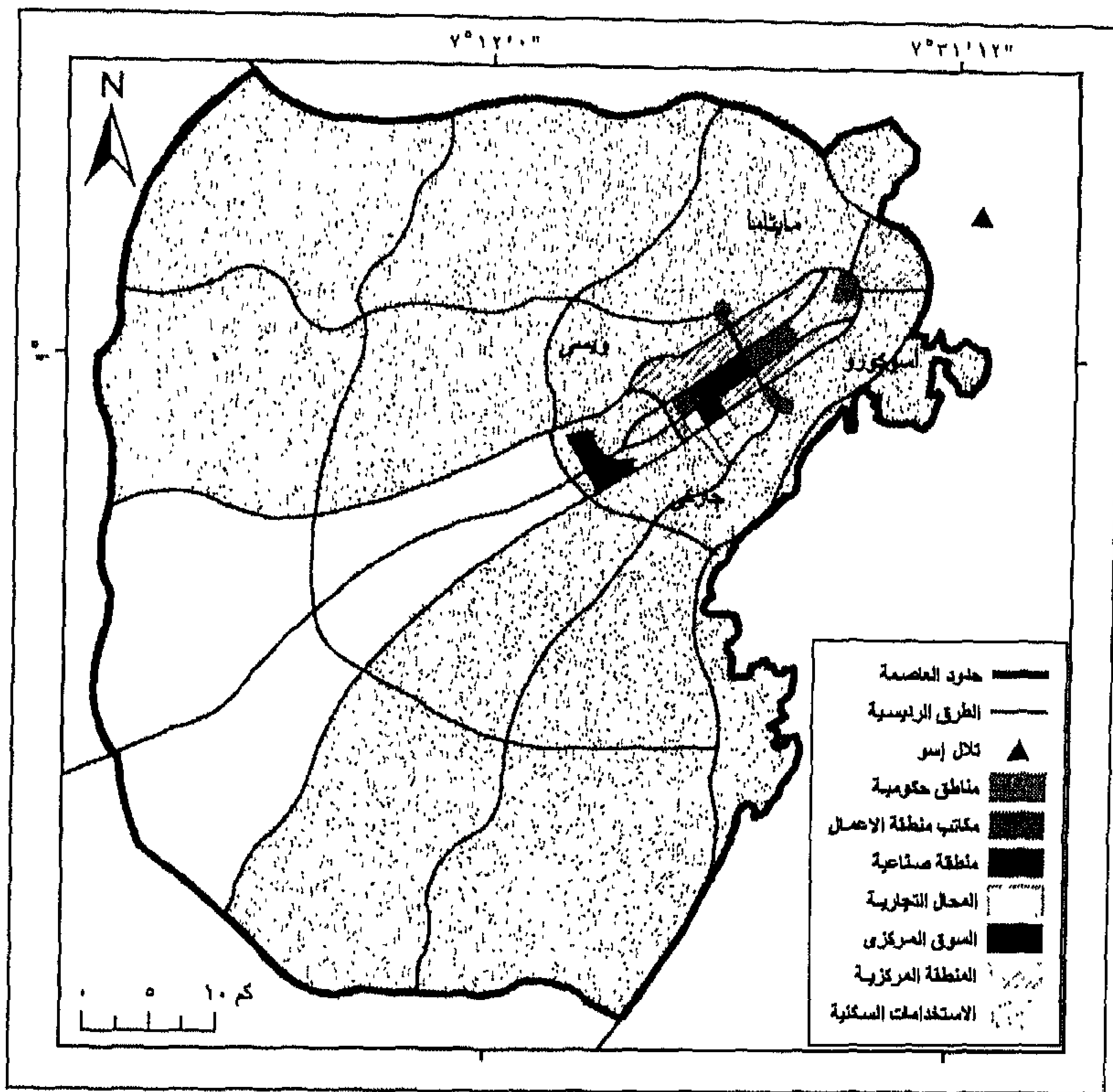
كما تحولت أغلب منشآت ومباني إقامة الأوربيين ومقر الهيئات الحكومية والإدارية خلال الفترة الاستعمارية إلي هيئات إدارية وحكومية ومكاتب كبرى للهيئات الإدارية والشركات الكبرى و البنوك بعد الاستقلال، مما مثل أحد أهم العيوب التي واجهت خطة المدن العواصم في غربي إفريقيا بعد الاستقلال ، وذلك نظرا لصعوبة الوصول لتلك الأماكن والتي عزلها الأوربيون سابقاً عن أجزاء المدينة لفترات طويلة ، حيث تركزت أغلب أحياء الأوربيين السكنية خلال الفترة الاستعمارية في مواضع الهضاب والأجزاء المرتفعة نسبيا و في المواضع البعيدة المرتفعة التي تلبي احتياجات الأوربيين في البعد عن الاختلاط بالمحليين والبعد عن المخاطر الصحية ، ولكنها أصبحت مناطق صعبة الارتياد لسكان المدن بعد الاستقلال إلا بالسير على الأقدام أو باستخدام وسائل النقل الخفيفة مثل الدراجات (Njoh,A.J., 2004, 12).

وقد شملت الخطة الحديثة للعواصم بعد الاستقلال سن ووضع تشريعات وقوانين للمواصفات القياسية للمنشآت والأبنية والتي تضمن الحفاظ على نمط البناء المعماري الحديث خاصة في المناطق المخططة والمناطق ذات الدخل المرتفع داخل القطاع الرسمي من المدن، كما في منطقة (أبوبو) في أبيدجان فقد سنت التشريعات وقوانين البناء عام ١٩٧٥على ضرورة استخدام مواد وخامات البناء الثابته و المستديمة في المنطقة (Winters, C., 1982, 153).

ومن جهة أخري لم يقتصر اتجاه المحافظة على التخطيط الهندسي على الأحياء الجديدة في المدن العواصم ذات النشأة الاستعمارية والتي استمرت لتؤدي وظيفة العاصمة بعد الاستقلال ، بل ظهر التخطيط الهندسي للمدن في حالات المدن الجديدة كما هو الحال في إنشاء " العاصمة الفيدرالية الجديدة لنيجيريا " بدلاً من لاجوس بعد أن ثبت عجز لاجوس وعدم قدرتها على استيعاب مزيد من النمو الحضري، وتمثل الهدف المبدئي و الأولي لإنشاء العاصمة الجديدة أبوجا في إنشاء مدينة وظيفية إدارية خالية من الازدحام تصمم على طراز المدن الحدائق ، التي تميزها مساحات الفضاء الواسعة الخضراء كما تنتظم شوارعها الواسعة في شكل مخطط لتفصل بين الأحياء السكنية، وقد حرص المخططون عند وضع الخطة العامة

لأبوجا (Master plan) أن تحقق الهدف من إنشائها في أن تمارس وظيفة إدارية بالدرجة الأولي، وتجنب الموقع الجديد جميع المثالب التي عانت منها العاصمة السابقة لاجوس ، فتحدد موقع العاصمة الجديدة في القسم الشمالي الشرقي من الأرض الاتحادية للعاصمة الفيدرالية، وتم اختيار موضعها في موضـــع تلـــي تميزه تلال zuma Bwari Aso (أسو) والتي تنحدر من الشمال الشرقي نحو الجنوب الغربي إلى سهول Gwagwa، و تمثل تلك التلال أبرز ملامح الموضع التي وجهت خطة المدينة فتم وضع المخطط الأولى للمدينة لتأخذ الشكل الهلالي، كما يتضح من الشكل رقم (٤٥)

شكل رقم (٤٥)المخطط العام لمدينة أبوجا



المصدر:
Ministry Of Federal Capital Territory: Abuja Nigeria's New Capital, So Far So Good, Abuja, 1992, 8.

واتبع المخطط نمط الخطة الموجهة مركزياً و التي تمثل فيها (المباني الحكومية الفيدرالية الهامة ومباني الوزارات) المحور المركزي بدلاً من المسجد والذي طالما احتل وسط المدينة كما كان في نماذج مدن السافانا ،وقد تأثرت خطة أبوجا بخطة برازيليا بشكل عام في تخطيط المنطقة المركزية التي تمثل المحور المركزي وتوجه المحاور الوظيفية للمدينة على جانبيها فتلي فيها الأحياء السكنية مناطق

الاستخدامات الإدارية والحكومية ، كما قسمت الأحياء السكنية إلي قطاعات يمكن تمييزها من خلال الطريقين السريعين اللذين يحددان نهايات و أطراف القطاعات السكنية، بينما تنفصل القطاعات السكنية على الجانبين بالطريق المركزي والذي يقسم المدينة إلى قسمين، وأخيراً تنقسم القطاعات السكنية عرضياً بالطرق المحورية العرضية ، وقد تضمنت خطة أبوجا تحديد ارتفاعات الأبنية في منطقة الأعمال المركزية فعلى سبيل المثال في شارع السوق التجاري المركزي تم تحديد ارتفاعات الأبنية بأربع طوابق، وقد صممت شوارع المنطقة المركزية بحيث تحقق فصلاً تاماً بين الشوارع المخصصة لسير المشاة والمارة في شكل أروقة مغطاة للحماية من الشمس وبين الشوارع المخصصة لسير السيارات والحافلات ، وتقطع تلك الشوارع الكباري الصغيرة والجسور لعبور الطريق، في حين ضمت المنطقة المركزية طريقاً رسمياً يصل من المطار الذي يقع في القسم الغربي من المدينة و بين العاصمة ،و يستخدم هذا الطريق خلال الزيارات الرسمية بشكل يضمن الابتعاد عن الازدحام والضغط على الطرق الرئيسية.

وقد أتاح اختيار مثل هذا النمط الهلالي لخطة أبوجا تقريب نهايات الأطراف من بعضها بشكل يختصر الوقت بين القطاعات السكنية المختلفة ومركز و نواة المدينة، كما يتيح التصميم الخطي لمحاور شبكة الطرق الاستفادة من وجود وحدات سكنية بشكل أكبر يتماشى مع توقعات النمو السكاني للمدينة، ولهذا فقد جمع تخطيط أبوجا بين النمط المركزي والنمط الخطي في شكل الخطة الأساسية كتعديل يتماشى مع متطلبات النمو العمراني للمدينة (Take,O., 1982, 49. 50. 5).

و اتسمت معظم خطط المدن في غربي إفريقيا بعد الاستقلال بوقوع نسبة كبيرة من أحيائها ضمن القطاع غير الرسمي وغير المخطط و الذي لا يخضع لأي من أنماط الخطط الشائعة، و يضم هذا القطاع مناطق مدن الصفيح والتي يطلق عليها Bidonvilles أوShanty Town ، فطالما كان تخطيط تلك الأحياء يخضع للاعتبارات الشخصية للأفراد ، ولا تخضع مبانيها لأي من أشكال التصميم الهندسي حيث إنها غير مرخصة وتبنى من الصفيح ومواد البيئة المحلية، كما يغلب على شوارعها الضيق فهي أشبه بالممرات، وتتركز أغلب أحياء الصفيح حول هوامش المدن العواصم في مناطق استقبال المهاجرين الجدد بينما يتوزع القليل من تلك الأحياء في وسط المدينة كما هو في " دكار"و "لاجوس " (Udo R., 1983, 100).

و تختلف مناطق أحياء الصفيح من حيث طبيعة المباني والشوارع وغياب عمليات التخطيط عن مناطق إسكان محدودي الدخل وهى مناطق أحياء مخططة صممت أغلبها طبقاً للنماذج الأوربية ضمن مشروعات الإسكان الشعبي المخططة بعد الاستقلال مثل مشروع "SICAP" في دكار و هو مشروع

إسكان مخطط صممت فيه المباني على الطراز المعماري الأوروبي وعلى الرغم من ذلك لم تحل تلك المشروعات مشكلة إسكان الفقراء حيث انتفعت بها الطبقة الوسطي من السكان والعاملين بالخدمات المدينة (Winters, C., 1982, 155.154).

و تتضمن خطة المدن بعد الاستقلال جوانب عديدة متناقضة تتجاور فيها نماذج عشوائية و تقليدية مع نماذج الاحياء المخططة في تناقض صارخ ، يظهر بشكل واضح في المناطق الحدودية شبه الحضرية بشوارعها الضيقة الأشبه بالممرات وأنماط مساكنها ومبانيها التقليدية كما هو الحال في" نيامي" ، فتضم المنطقة الثالثة أحياء شبه حضرية تغلب عليها خصائص البيئة الريفية ، من حيث الأبنية والمساكن الريفية ذات أسطح التبن والقش والأرضيات الترابية، كما تعانى من نقص وغياب الخدمات الأساسية (صرف – مياه – إنارة) كما في أحياء KriKissoye– Banga Bara –saguia ، و تختلف تلك الأحياء عن نمط الأحياء غير المخططة وغير القانونية مثل أحياء (zamara Grad–Dianowe) والتي تمثل أسوأ مناطق غياب التخطيط والخدمات وتدني نوعية الحياة والسكان (Artuso, M., 2004, 14).

ولا يقتصر التباين بين المدن على المظهر الحضري و التركيب البنائي الشكلي فقط بل إنه يمتد أيضاً إلي التنوع الوظيفي المكاني، فعادة ما تعد المناطق الوظيفية في كل مدينة تعبيراً عن مستواها الاجتماعي والحضاري والاقتصادي، للعلاقة الوثيقة بين المظهر الحضري والفئات الاجتماعية ، و الذى يمكن من خلاله تمييز مناطق الوظيفية واضحة و محددة داخل كل المدينة تجعل منها نموذجاً متفرداً (جاكلين بوجيه جارنيه ، ٢٠٠٠، ٢١٥) .

ثانياً: المناطق الوظيفية و استخدام الأرض في الحيز الحضري في عواصم غربي إفريقيا:

تعتبر أنماط استخدام الأرض في أي مدينة نتاجاً للتطور التاريخي الذي مرت به المدينة خلال فترات طويلة كما أنها انعكاس منطقي للوظائف التي تمارسها المدينة (أحمدإسماعيل، ١٩٩٣،٢٩٤)، وتحظى دراسة المناطق الوظيفية بأهمية متزايدة في دارسة جغرافية المدن حيث تميز التركيب الداخلي للمدينة وتمثل اختزالاً موجزاً للخريطة العامة الاستخدام الأرض، و الذي يتسم بتغيره الدائم وتتبدل أنماطه نتيجة لعمليات اجتماعية – مكانية منها تحكم قوي الطرد والجذب في المدينة، و التي تجذب أنشطة معينة لمركز المدينة بينما تدفع قوي الطرد أنشطة أخري صوب هوامش المدينة (عزيزة بدر ، ١٩٩٧ ، ٤٥٧) .

وقد أمكن تقسيم الحيز الحضري إلي قطاعات ودراسة تراكيب استخدام الأرض بها، ومن خلال تكرار دراسة أنماط استخدام الأرض في كثير من المدن أمكن الوصول للنماذج والنظريات الكلاسيكية

لاستخدام الأرض وهى (المناطق المركزية لبيرجس) و(نظرية القطاعات لهويت١٩٣٩) ونموذج (أولمان وهاريس للنمو متعدد النوايات عام ١٩٤٥) وقد عالجت تلك النماذج نمو و تركيب المدن من خلال استخدام الأرض (جاكلين بوجيه جارنيه،٢٠٠٠،٢٢١،٢٢٠).

ويختلف استخدام الأرض في ظل اختلاف نظريات التركيب الوظيفي أو التركيب الداخلي اختلافاً جذرياً بين الباحثين كما أن هناك اختلافات جذرية بينها في دول العالم النامي والعالم المتقدم، فكلما كانت استخدامات الأرض واضحة و محددة كلما أفاد ذلك في وضع التخطيط المثالي للمدينة أما إذا كان غير ذلك فإنه يصعب تحقيق المستويات التخطيطيه اللازمة كما هو في مدن العالم الثالث النامي، حيث تتأثر بالتشويش وتعم الفوضى في استخدام الأرض نتيجة وجود القطاع الاقتصادي الرسمي Formal وغير الرسمي Informal، وقد صاغ الجغرافيون نماذجاً أسياسية لتحديد طبيعة استخدام الأرض مثل نموذج الأصول الحضرية Morphogenesis أوتحليل خطة المدينة الأصلية من خلال أشكال البناء وكيفية استخدام الأرض وكيف يعمل كل استخدام من خلال العوامل المؤثرة في تغيره ، وعلى عكس نماذج التركيب الحضري و(القائمة على أنماط استخدام الأرض) الشائعة في العالم المتقدم (القطاعية – و الحلقية – ومتعددة النوايات) فإن التركيب الداخلي للمدينة الإفريقية يعكس خليطا من التأثيرات الوطنية والاستعمارية التي انعكست على تركيبها ومورفولوجيتها (مدحت جابر، ٢٠٠٣، ٣٢١، ٣٣١، ٢٣٣، ٢٣٤) مما دفع O'Connor لتصنيف المدن الإفريقية طبقا لتركيبها الداخلي اعتماداً على أصولها الحضرية و تاريخها و نشأتها إلى ستة أنواع من المدن الإفريقية، وقد شهدت المناطق الوظيفية داخل تلك المدن تغيراً كبيراً خلال مراحل نشأتها اعتمادا على خصائصها و ظروفها و التي طغت خلالها استخدامات بعينها أثرت على صورة التركيب المكاني وأعادت توزيع المناطق الوظيفية.

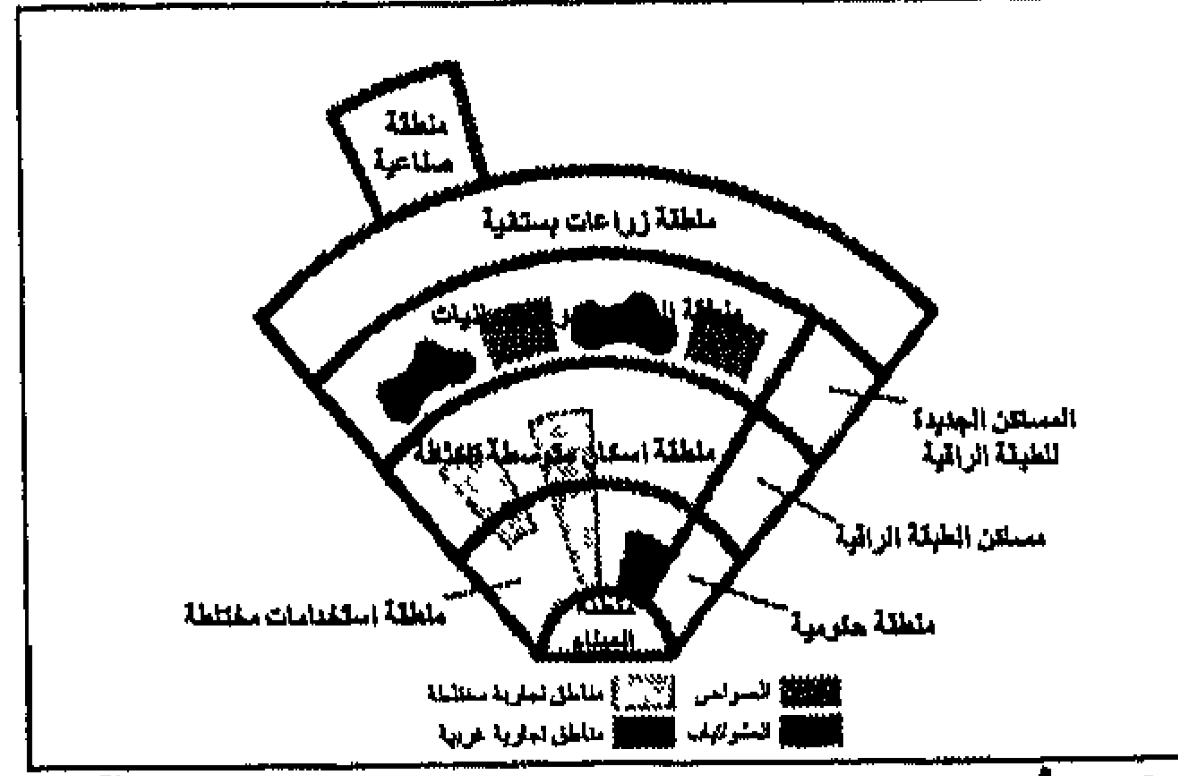
ويستدعى فهم العلاقة بين وظيفة المدينة و تركيبها الوظيفي ودورالوظائف المختلفة داخل المدينة في التأثير على تركيبها الداخلي ، الوقوف على النظريات والنماذج التي حاولت تفسير تلك المفاهيم ورصد العلاقات بينها، وخاصة الدراسات و النماذج التي ناقشت التركيب الداخلي لمدن العالم النامي ومنها نموذج MC Gee عام ١٩٧٦ و الذي ناقش فيه نموذج التركيب الداخلي و المناطق الوظيفية للمدن في جنوب شرق آسيا، والذي تأخذ فيه المدن في نموها نمطا أحادى المركز وتنمو في قطاعات هلالية و حلقية ، و في نفس الوقت تتنوع المناطق الوظيفية للأنشطة و الوظائف الاقتصادية معقدة التركيب و تنتظم في شكل قطاعي و تمثل فيه الميناء مركز النمو ، بينما تتتابع الخدمات الاجتماعية و طبقاتها داخل المدن في نمط هلالي حلقي و تقترب بعض المدن الموانيء في غربي إفريقيا من هذا النموذج " كما في فريتاون

(Gleave, 1997, 172. 173).و لم يتطرق نموذج MC Gee عام ١٩٧٦ لدراسة العوامل و المتغيرات التي وقفت وراء تغير صورة التركيب الحضرى واستخدام الأرض فى المدن الأسيوية متفقا بذلك مع تصنيف الأمم المتحدة عام ١٩٧٣ ، فقد وضعت الأمم المتحدة تصنيفا للمدن الإفريقية عام ١٩٧٣ معتمدة على تباين انحدارت السكان داخل المدن الإفريقية بعد الإستعمار،واعتمادا على وجود النواه الداخلية للسكان الأصليين وتوزيع المجموعات العرقية المختلفة ، و أظهرت الدراسة ارتباط مناطق الكثافة المنخفضة بمناطق الاستخدام الإدارى و مناطق سكن الصفوه منذ الفترة الإستعمارية ، بينما ارتبطت الكثافات المرتفعة بمناطق السكان الأصليين، و تركزت أوجه نقد هذا التصنيف فى فشله في التعرف علي التحولات التي حدثت في مرحلة ما بعد الإستعمار و التى اتسمت باختلال استخدمات الأرض الاقتصادية و السكنية(فتحي مصيلحي،٢٠٠٦، ١٦٣) .

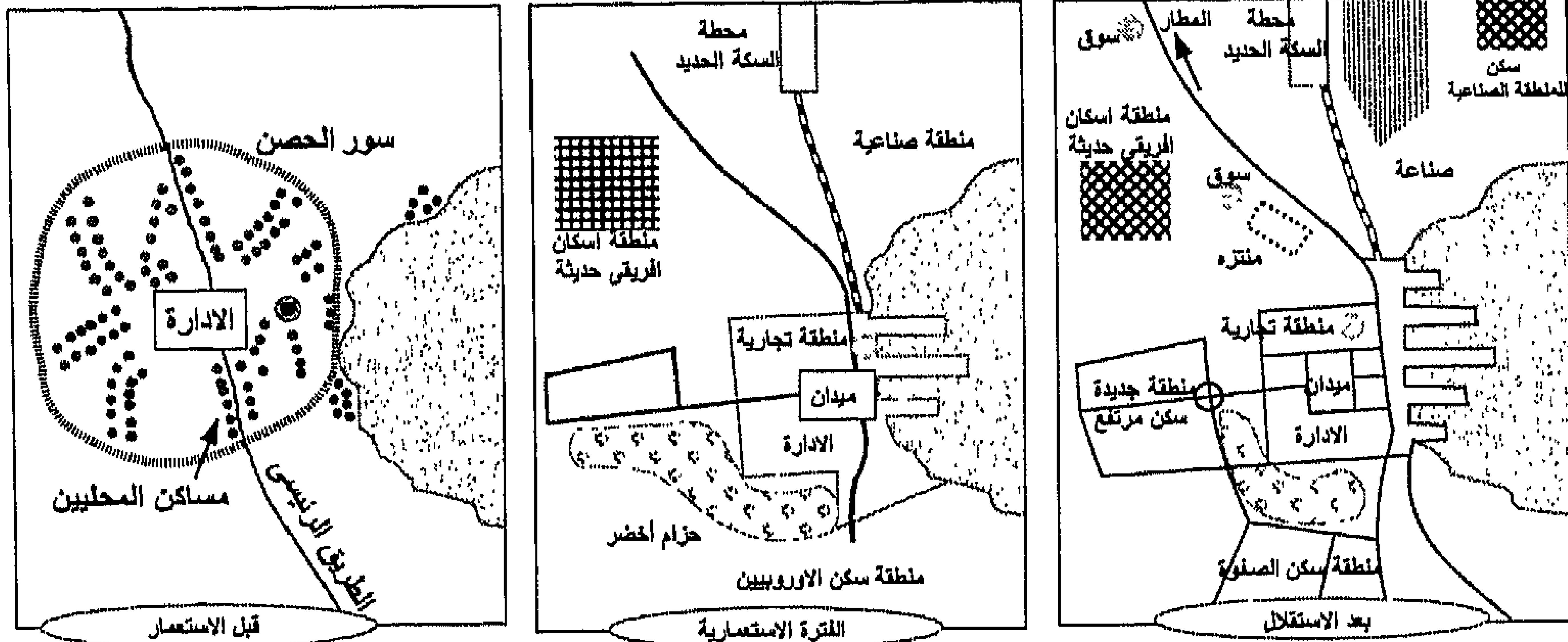
بينما ركزت بعض الدراسات التي اهتمت بدراسة تركيب المدن الموانيء الإفريقية مثل دراسة Sommer عام ١٩٧٦ على توضيح التغيرات الهيكلية التي طرأت على المدن خلال مراحل نموها و تطورها و تأثير الاستعمار و المتغيرات الأخرى في تغير شكل تركيب المدينة (Gleave, 1997,172. 173).

ووفقاً لتلك النماذج والتصنيفات يمكن التعرف على المناطق الوظيفية و محاولة فهم تغير صورة استخدام الأرض في الحيز الحضري لعواصم غربي إفريقيا، كما يتضح من الشكل التوضيحي رقم (٤٦) فقد مر استخدام الأرض في عواصم غربي إفريقيا بتغير كبير خلال مراحل نموها التاريخي فلم تكن هناك مناطق وظيفية داخل مدن ما قبل الاستعمار(المدن الوطنية و التقليدية أو التاريخية) بالمعنى المعروف حالياً وإذا ما وجدت فإنها كانت قليلة العدد فغالباً ما طغى الاستخدام السكني و سيطرت المناطق السكنية على مجموع المناطق الوظيفية، وإن كان يمكن التمييز فيها بين أنماط و درجات تنوعت خلالها المناطق السكنية بين المناطق المتمركزة في وسط المدينة حول قصر الحاكم والسوق مثلما هو الحال في نطاق اليوروبا ومناطق سكنية أخرى تختلف في نوعها حسب المستوى الاجتماعي والاقتصادي للسكان

شكل رقم (٤٦) نماذج نمو و تركيب المدن الموانىء في العالم النامي



(أ) نموذج Mc Gee موانى جنوب شرق آسيا



(ب) Sommer نمو و تركيب الموانى الافريقية

المصدر:

Gleave: Port activities and the spatial structure of cities, the case of Freetown, Sierra Leone ,Journal of Transport Geography, Vol. 5,No 4,1997, 259.

في حين تميزت المدن الساحلية بنطاقات وظيفية أبرزها منطقة الميناء أو الأسواق الشاطئية وبعض مناطق الصناعات اليدوية الحرفية، و على الرغم من ذلك فقد شكلت نسبة السكان غير الزراعيين نسبة لا تتعدى ١٠ % من السكان، ولم يكن هناك منطقة مركزية للأعمال أو التجارة يمكن مقارنتها بما هو عليه الحال الآن (Udo,R., 1983, 99).

وظهرت مع حلول الفترة الاستعمارية العديد من المدن الجديدة، كما تلقت العديد من المدن الوطنية مؤثرات حضارية استعمارية غيرت من هيئتها وتركيبها الداخلي بعد أن استحدثت معها وظائف واستخدامات جديدة للأرض فتغير التركيب المكاني للمدن التاريخية والوطنية والتي أصبحت تحت ظروف سياسية و اقتصادية جديدة، وتعددت الوظيفة في (المدينة الأوروبية الاستعمارية) غير الوظيفة السكنية، وارتبطت الوظائف الجديدة في أغلب الأحوال بالميناء والمنشآت التابعة لها والقائمة في أغلبها على التجارة و التي تضم العديد من المؤسسات والشركات التجارية والمخازن والمستودعات وهو ما يتضح بشكل خاص في العديد من المدن الاستعمارية ، في حين ارتبطت المناطق الوظيفية الإدارية وهيئات الحكومات

الاستعمارية ومناطق سكنى الأوروبين بمناطق الهضبة كما هو في (دكار و أبيدجان) وعرفت المناطق السكنية الحكومية بـــ (G.R.A) والتي تم تخصيصها بالأساس لأفراد الحكومة ومقار الهيئات الإدارية وإقامة الأوربيين والمبعوثين الرسميين للعمل بالتجارة ، وعرفت كلاً من الاستخدام التجاري والإداري معاً بمنطقة الأعمال المركزية (CBD) والتي ظهرت مع الفترة الاستعمارية في المدن الأوروبية استعمارية النشأة وتركزت دائما بجوار محطة السكة الحديدية أو بجوار الميناء في المدن الساحلية، بينما وقعت منطقة الأعمال المركزية في المدن الوطنية خارج أسوار المدينة القديمة (Gleave, 1997,173, 174). واتخذت منطقة الاعمال المركزية الأوربية و التى احتلت مركز المدينه الشكل المستطيل ، و تفرعت منها شبكة الطرق الرئيسية فى اتجاه الاطراف و المناطق الريفية التى تحيط بها ، بينما أحاطت بمنطقة الأعمال الأوربية منطقة الأعمال التقليدية من جانب و منطقة السوق من الجانب الآخر، و امتدت المناطق السكنية على الجوانب الأخرى (فتحى مصيلحي، ٢٠٠٦ ، ١٦٣) .

ولم يقتصر التباين بين منطقة أحياء الأفارقة أو ما عرف بالمدينة الإفريقية في المدن الاستعمارية وبين المنطقة الأوروبية الملاصقة لها على وجود أو غياب التخطيط أو الشوارع الممهدة بل اختلفت عنها من حيث تركيبها الوظيفي، فظهر فيها التداخل بين الاستخدامات الريفية والحضرية ويرجع ذلك لطبيعة ونوعية السكان والتي غلبت عليها العناصر الريفية بشكل واضح ، ولم يقتصر تأثير هذه العناصر في تركيب المدينة على الطريقة التقليدية في إقامة المسكن ولكن في أنشطتهم و طريقه حصولهم على الغذاء و التي ارتبطت غالبا بالنشاط الزراعي والرعوي و التي وجهت طبيعة ونوع استخدام الأرض، وقد حرص الأوربيون على عزل مناطقهم بعيدا عن زحف المدن الإفريقية الآخذة في النمو تجاه المدينة الأوروبية بشكل حد من تداخل المدينتين، وعلى الرغم من أن المهاجرين الجدد نحو تلك المناطق كانوا دائماً ما ينجحون لممارسة الزراعة إلا أن المساحات المتوفرة لم تكن تكفي أن تمارس الزراعة بما كان الحال عليه في قراهم وإنما هي زراعة لسد حاجاتهم الغذائية من الخضراوات والفواكه أو لتسويقها عن طريق تجارة المبادلة كماكان الحال في واجادوجو خلال الفترة الاستعمارية (Abate, Y., 1987, 25) .

وقد اختلف تركيب المدينة وهيئتها بعد الاستقلال و أصبح أكثر تعقيداً ، خاصة مع انتشار النمو العمراني العشوائي غير القانوني منذ ١٩٦٠، و زحفت المدينة الحديثة بنموها على المدينة القديمة و تداخلت التراكيب المختلفة بداية من ١٩٦٠ وحتى الآن، فبدأت المسافات الفاصلة بين قطاعي مناطق المدينة الأوربية الاستعمارية والتي يتركز بها الوظائف الإدارية والتجارية ومناطق سكني الأوروبيين وبين

المدينة الوطنية الافريقية بمؤثراتها و تراكيبها المختلفة في التلاشي فأصبحت تلك المسافات أقل وضوحا عما كان الوضع عليه خلال الفترة الاستعمارية (O'Connor,A., 1983, 193. 200) .

و قد شهدت المناطق الوظيفية تغيراً ملحوظاً بعد الاستقلال نتيجة للعديد من المتغيرات و أهمها تزايد تيارات الهجرة الداخلية و التي تعتبر العامل الأساسي الذي وقف وراء تغيير صورة تركيب المدن العواصم في غربي إفريقيا و أفريقيا المدارية، كذلك أدى تطور وسائل النقل والمواصلات وتسارع النمو الحضري للمدن في زيادة مساحات أحياء الفقراء وأحياء المهاجرين النازحين نحو المدن والتي احتلت في أغلبها هوامش المدن الحضرية وغلب على تركيبها الوظيفي الاستخدامات الحرفية والورش والمستودعات ودبغ الجلود والسلخانات وحظائر المواشي، وعانت تلك الأحياء منذ نشأتها من غياب كامل للمرافق والخدمات الأساسية، و ساهمت عمليات التحول نحو الاقتصاد الحر بعد الاستقلال في تغيير التركيب الحضري للمدن والعواصم في غربي إفريقيا وعلى وجه الخصوص عمليات التوسع في أسواق الأراضي والمضاربات العقارية التي لم يكن هناك قوانين تحكمها خلال الفترة الاستعمارية، بينما ظهرت مع الاستقلال هيئات لتقسيم الأراضي تابعة لإشراف الهيئات الحكومية وضعت العديد من القوانين والتشريعات التي تنظم عمليات استخدام الأراضي داخل المدن، وإن اقتصر تطبيقها ومتابعة تنفيذها على الأجزاء المخططة والهامة داخل المدن لتحد من تأثير عمليات المضاربة على الأراضي والتي تتحكم في أنماط استخدام الأرض، بينما عرفت عواصم و مدن غربي إفريقيا تجارباً ناجحة للضواحي والمجاورات الحضرية السكنية والتجارية والصناعية الجيدة الناجمة عن التمدد الحضري Urban Sprawl مثل تيما في أكرا (Njoh,A., 2004, 18) .

وقد لحقت العديد من التغيرات بالمناطق الوظيفية واستخدامات الأراضي في المدن العواصم فى غربى بعد الاستقلال ،بناء على العديد من المتغيرات و التى تتمثل أهمها فى متغير التكلفات و العوائد و الذى يعدل التوزيع الفقى للاستخدمات الحضرية داخل المدن ، فتتميز الأنشطة التجارية والخدمية على سبيل المثال بالمرونة الفائقة إذ تنمو رأسيا ، و يمكن أن تمارس فى الوحدات السكنية بالطوابق العليا ، و مع تلك المرونة تتغلب على الوظيفه السكنيه فى المنطقة المركزية مادمت قادرة على دفع أعلى القيم الايجارية لمسطحات أدوار الوحدات البنائية بالمنطقة المركزية ، و مادام هناك متسع مكانى يمكن أن تشغله بدون منافسه كبيرة فى المنطقة الوسطى من المنطقه الحضرية (فتحى مصيلحي ، ١٩٩٩ ،٢٠٨) .

و قد شهدت المناطق الوظيفيه داخل المدن العواصم و المدن الكبرى فى غربي إفريقيا تغيرا فى توطن استخدمات الأراضى بها بناء على المتغير السابق مثل دكار على سبيل المثال ، فبدأ الاستخدام

التجاري "دكار" يزحف نحو مناطق الأحياء السكنية الإفريقية في المدينة القديمة ونحو الأحياء السكنيه فى المجاورات الحضرية الجديدة حول المدينة،كماتزايد حجم إدخال الخدمات على مناطق الاستخدامات السكنية فى أجزاء من المدينة مثل منطقة (جراند دكار) والتي أنشأت عام١٩٤٦، و التى تم تزويدأحيائها السكنية ببعض المرافق العامة (مسجد ،أسواق ، خدمات تعليمية وصحية ، اتصالات وبريد)، وكذلك هيئات وأجهزة التمثيل الإداري الحكومي و التي افتقرت إليها المنطقة في بداياتها فتم تحسينها بإنشاء مجلس تنفيذي ومقر ومركز للشرطة ، بينما شهدت مناطق الاستخدامات السكنية تحسناً بعد تزايد الجهود الذاتية في تحسين ظروف المسكن بإضافة مساحات جديدة له أو بإعادة بنائه بمواد مستديمة فتعتبر مناطق الامتدادت الحضريه في" دكار" أكثر حظاً من غيرها منذ الفترة الاستعمارية، ،كما شهدت الأحياء الإفريقية في المدن الفقيرة مثل (بماكو /كوناكرى / كوتنيو) تدهوراً سريعاًفلم يتبق من شوارعها الشطرنجية ما يصلح للنقل بالسيارات، وبدأت الاستخدامات التجارية تزحف على تلك الأحياء لتستحوذ على مناطق الاستخدام السكني به (Winters,C., 1982,151. 152).

وتتعدد أنواع استخدمات الأراضي داخل المدن، و تتجمع الاستخدمات الوظيفيه التى تمارس فى وحدات بنائيه فى نمط هام يسمى بالاستخدمات البنائيه و يضم (الاستخدمات السكنية و الاداريه و الخدمية و الصناعية ...بأنواعها) و يتمثل النمط الثانى من الاستخدمات الوظيفيه فى استخدمات الشبكة الطرقية و الشوارع و ما يرتبط بامتداداتها من شبكات أخرى مثل شبكات (الصرف الصحى ، المياة ، وصرف الأمطار ، و الكهرباء ...)أما النمط الثالث فيتمثل فى المناطق المفتوحه مثل (الحدائق و المسطحات و الأحزمة الخضراء) (فتحى مصيلحى ،١٩٩٩، ٢٠٤) .

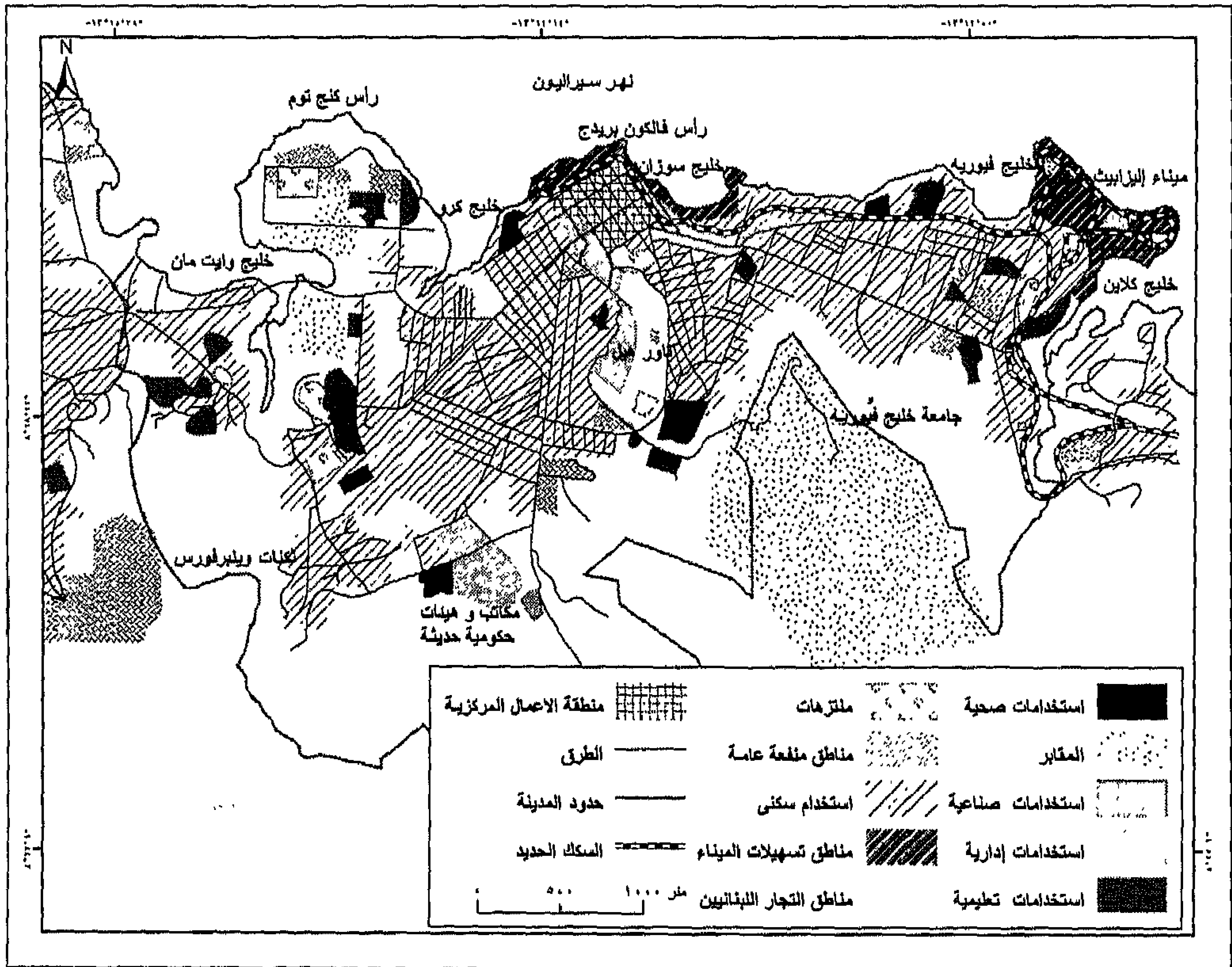
و تتمثل أهم المناطق الوظيفية في المدن العواصم في غربي إفريقيا و التي تأثرت بالتغيرات الاجتماعية والاقتصادية فيما يلى:

<u>(١)- مناطق الإدارة والأعمال:</u>

تغيرت منطقة الاستخدامات والوظائف الإدارية قليلاً في عواصم المقاطعات بعد الاستقلال ولكنها تغيرت بصورة أكبر داخل المدن العواصم للدول ، وذلك بإنشاء العديد من الهيئات والمكاتب الحكومية داخل منطقة وسط المدينة والتي تميزت بكونها مركز المدينة والوظائف الإدارية خلال الفترة الاستعمارية، فطغت و نمت مناطق و مساحات الاستخدامات الإدارية والحكومية في بعض عواصم غربي إفريقيا بعد الاستقلال على حساب مساحات الاستخدامات الأخرى، كما حدث في "لاجوس" حيث أدى امتداد ونمو مساحات الاستخدامات الإدارية إلي تقليل المسافات الفاصلة بين مناطق الاستخدامات الإدارية

والاستخدامات التجارية، بينما ظل الاتجاه الأكثر شيوعا" بعد الاستقلال هو نمو الاستخدامات الإدارية بجوار مناطق الإسكان الحكومي للأوربيين خلال الفترة الاستعمارية و التي خصصت بعد الاستقلال لمكاتب الهيئات الحكومية، في حين تم إزالة بعضها و إحلال العديد من المنشآت و المباني الإدارية الجديدة بدلا" منها كما هو الحال في أبيدجان في كوديفوار و "دار السلام في" تنزانيا "، وأدى نقص المساحات اللازمة للتوسع الأفقي في (فريتاون) بسبب ظروف الموضع التحكمية من وعورة السطح ومحدودية المناطق السهلية إلي زيادة التوسع الرأسي داخل منطقة الاستخدامات الإدارية في المدينة القديمة والتي تمثل وسط المدينة فألحقت بها منطقة استخدامات إدارية أخرى بعيدة عن وسط المدينة. (O'Connor,A., 1983,202). و يوضح الشكل رقم (٤٧) استخدام الأرض في فريتاون بعد الاستقلال.

شكل رقم (٤٧)استخدام الأرض في مدينة فريتاون في عام ١٩٧٥



المصدر:

Clark, J. I., An Advanced Geography of Africa, Hulton Educational Publication .Ltd. Britain, 1975, 59.

و تعتبر منطقة الأعمال المركزية التي تحتل وسط المدينة القديمة هي أقدم مناطق الاستخدامات الإدارية داخل فريتاون ، وتحتل الاستخدامات الإدارية الجزء الغربي و الجنوبي من منطقة الأعمال

المركزية القديمة و التي ضمت بعد الاستقلال أغلب هيئات الوزارات والمكاتب الحكومية التابعة لها والمحكمة القضائية وقاعة المؤتمرات، كما تم اختيار مقر الحكم في المنطقة الإدارية على الرغم من أنه أمر لا تفضله معظم الدول حيث ترتفع قيمة الأرض، و قد حظيت فريتاون بتخطيط جيد منذ مراحل التخطيط الأولى روعي فيها سهولة الوصول للمنطقة المركزية في وسط المدينة كما تم مراعاة سهولة الوصول للمناطق الإدارية والخدمات منذ مراحل التخطيط الأولي للمدينة في ظل خصائص الموضع التحكمي للمدينة (Clark ,J., 1969, 85).

و قد استمرت منطقة الاستخدامات الإدارية بعد الاستقلال تحتل وسط المدينة العاصمة حتى في المدن حديثة النشأة ،فلم تبتعد مناطق الاستخدامات الإدارية عن وسط ومركز المدينة في " أبوجا" كما هو الحال في المدن الاستعمارية سابقاً ، فقد صممت المدينة على النمط الغربي لمدن الحدائق، فقد تركزت الاستخدامات الإدارية في منطقة الأعمال المركزية التي تمثل قلب ونواة المدينة و تركز توزيعها بين ثلاثة محاور ومناطق (منطقة الهيئات الرئاسية و التي تضم مبني هيئة مجلس المدينة) ثانياً (منطقة الوزارات الفيدرالية ومكاتب التمثيل الدبلوماسي)(منطقة المباني الثقافية وتضم المسجد الكبيرالقومي والمكتبة الوطنية المتحف والمسرح القومي وقاعة مركز وقاعة المؤتمرات) وتجمع بذلك تلك المنطقة بين السلطات القضائية والتنفيذية والتشريعية وهيئاتها (Ministry of Federal Capital Territory, 1992 ,17) .

(٢)- مناطق الاستخدام التجاري:

تركزت المناطق التجارية في منطقة الأعمال المركزية، و مثل السوق الكبير أهم و أبرز ملامح المناطق الوظيفية المحددة في المدن التاريخية والوطنية مثل (ابيادان-كانو) في حين خصصت المناطق التجارية المنفصلة في مناطق الأوربيين خارج أسوارالمدينة، بينما وجدت ظاهرة الأسواق الكبيرة والصغيرة في المدن الاستعمارية النشأة وإن اختلفت أماكنها فتركزت الأنشطة التجارية والمؤسسات والمحلات التجارية الكبرى في منطقة الأعمال المركزية أو في منطقة تجاورها لخدمة الأوربيين وأعمالهم، و ارتبطت غالبا بتركز الأنشطة التجارية، واحتلت المنطقة الأعمال المركزية نوايات للمدن الاستعمارية النشأة بجوار الميناء.

و لعب الميناء دوراً هاماً في توجيه استخدام الأرض، و مثل جزاءاً هاماً من تركيب المنطقة التجارية كما أثر بشكل كبير في توزيع المناطق الوظيفية وتشكيل التركيب المكاني للمناطق الحضرية داخل المدن الموانيء ، من خلال توجيه المناطق الوظيفية بجوار الميناء فهناك العديد من الوظائف التي تقوم مرتبطة بأنشطة الميناء، و قد حاولت بعض نماذج التركيب الداخلي رصد هذا الدور فقد حاول

Gleave إثبات العلاقة الارتباطية المباشرة بين الميناء و المناطق الوظيفية و خاصة علاقتها بموقع و نمو المنطقة المركزية و المناطق الصناعية و التي من المفترض أنها أوضح العلاقات المباشرة، في حين يتضح الدور غير المباشر للميناء في تأثيره على صورة التركيب الاجتماعي داخل المدينه الافريقية والتي تتعدد بها المؤثرات الوطنية و الاستعمارية، والتي فرضت كما سبق سيادة نمط سكنى معين ذي خصائص مميزة يرتبط بالأوربيين أو المحليين و حددت مناطق التوزيع الإثني و العرقي بشكل واضح في المدينة، و قد حاول Gleave شرح هذه العلاقه الارتباطيه من خلال تطبيق كلاً من نموذجي Mc Gee و Sommer على مدينة و ميناء فريتاون وأظهرت الدراسة اتفاق صورة الشكل العام لتركيب و نمو المناطق الوظيفية في فريتاون مع صورة النموذج الأول "Mc Gee " فقد مثل الميناء محور و مركز النمو الذي نمت حوله المدينة منذ الفترة الاستعمارية، و إن كانت مدينة فريتاون لم تتفق مع نموذج Me Gee في نموها بعيداً عن الشكل الهلالي شبه الحلقي و قطاعاتة الاقتصادية، أوشكل نمو الوظائف الاجتماعية مثل الإسكان، فقد وجهت ظروف الموضع للكتلة الحضرية المنحصرة بين الروافد النهرية الصغرى الوعرة لنهر سيراليون والجبال المرتفعة نمو المدينة في شكل خطي و أجبرتها على النمو باتجاه الغرب و نحو الجنوب الشرقي بعيداً عن الشكل الذي يطرحه النموذج، وعلى الرغم من ذلك فإن مدينة فريتاون قد اتفقت مع النموذج الذي افترضه Gleave في تحقق علاقة الارتباط المباشر بين تلازم تجاور الميناء و المناطق التجارية و مناطق الإدارة (المنطقة المركزية)، بينما تشير العلاقة بين تجاور المناطق الحكومية و مناطق الإسكان المرتفعة إلى التأثير غير المباشر للميناء .

وقد نمت و تطورت منطقة الأعمال المركزية "لفريتاون"و التي احتلت المنطقة المجاورة للميناء مع نشأة المدينة خلال القرن التاسع عشر حيث استقر الأوروبيون وعناصر الكوريل أو (الرقيق المحرر) العائد من أمريكا اللاتينية في المنطقة المخططة من المستعمرة ومع بداية ١٨٩٠ زادت نسبة الاستثمارات الأوروبية في مجال تأسيس الشركات التجارية، و مثل "شارع ووترستريت" الذي يمتد بمحاذاة الميناء المنطقة الرئيسية وقلب المنطقة المركزية حيث تركزت فيه الأعمال والتجارة منذ الفترة الاستعمارية مثل " شركة سيراليون للفحم، الشركة الفرنسية لإفريقيا الغربية لتجارة الجملة و البنك البريطاني لغربي إفريقيا، كما ضم شارع ويلبرفورس الموازي لووترستريت مجموعة الشركات لخليط من الأوروبيين واللبنانيين والسوريين والتي لم تتمكن من إنشاء مكاتبها الرئيسية في شارع ووترستريت، فاتجهت بالأعمالها التجارية نحو الغرب إلى شارع (Kissy) ومع امتداد الطريق المؤدي إلي مقاطعة Kissy، بعد أن ارتفعت نسبة الإشغال للمساحات المخططة داخل نواة المدينة والمنطقة المركزية، وتبع ذلك اتجاه المقرات الوزارية

والحكومية نحو الغرب من المدينة في أجزاء Kroo Town وكذلك من Regent Road و التي امتدت إليها بعض الوظائف الإدارية و التي تضم (مبني السفارة الأمريكية / ومبني تابع للأمم المتحدة) و بعض الهيئات الرسمية ومستشفي المدينة حيث اتخذ النمو اتجاها نحو المنطقة المخططة و شوارعها الشطرنجية منذ ١٩١٠، و يشير تركز المناطق السكنية الأوربية ومناطق الإسكان المرتفع بجوار المناطق الإدارية المجاورة للميناء إلى علاقة الارتباط غير المباشر لدور الميناء والتأثير على التركيب الاجتماعي داخل المدن، كما تركزت مناطق الكوريل بجوار الميناء في المنطقة المخططة في حين تركزت أحياء اللبنانيين و السوريين في المنطقة المركزية والتجارية بجوار الميناء للعمل في الأنشطة التجارية (Gleave, 1997 10. 11) .

كما مثلت الأسواق أيضا" جزءا" هاما" من تركيب المناطق التجارية في المدن العواصم في غربي إفريقيا ، وإن كانت الأسواق قد بعدت في أجزاء المدينة الإفريقية عن وسط المدينة ، فقد أنشأت الأسواق الكبيرة لخدمة الأفارقة والمحليين منذ الفترة الاستعمارية في مناطقهم مثل سوق" جراند مارشيه"في منطقة المدينا" في دكار كما أنشأت الأسواق الكبيرة في منطقة "Treich Ville" في "أبيدجان" و التي تعد من أقدم مناطق ذوي الدخل المنخفض في أبيدجان ولهذا فإن السمة الغالبة هي اختيار توقيع تلك الأسواق بعيدا" عن وسط المدينة، كما ابتعدت الأسواق عن منطقة الأعمال المركزية ووسط المدينة بعد الاستقلال بشكل ملاحظ، حيث أصبح الاعتقاد السائد هو خطأ فصل المناطق التجارية عن المناطق السكنية فأعيد بناء العديد من الأسواق في مناطق الأجزاء القديمة من المدن، كما ظهر الاتجاه نحو اختيار أماكن الأسواق والمحلات التجارية بعناية بعيدا" عن وسط المدينة نحو المناطق السكنية الآخذة في النمو(O'Connor,A., 1983, 203)، و يتضح ذلك من توقيع أهم المناطق التجارية في العاصمة الجديدة "أبوجا" في أحياء (Wuse - Garki) والتي خططت لتكون مناطق سكنية وهو ما يتماشى مع الاتجاه الحديث بالبعد بالأسواق التجارية عن وسط المدينة (Ministry of feral capital territory, 1992, 55).

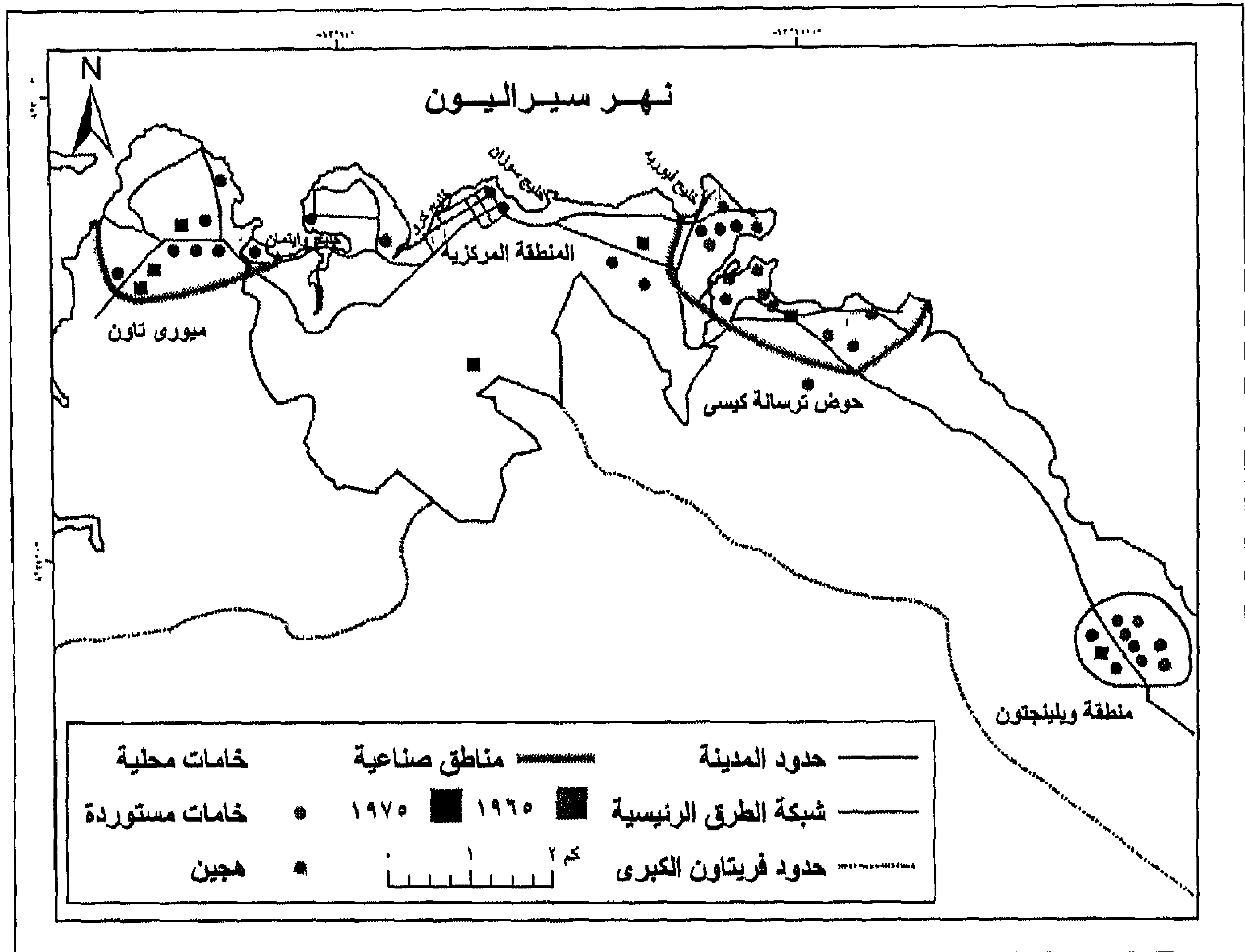
(٣) مناطق الاستخدام الصناعي:

ظهر الاستخدام الصناعي داخل العديد من المدن الاستعمارية النشأة واضحا" في تركزه في منطقة واحدة والتي عرفت منذ نشأتها بالمنطقة الصناعية ، كما هو الحال في دكار فقد شكلت الاستخدامات الصناعية داخل تلك المنطقة عام ١٩٧٠ نحو ٨٠% من إجمالي الاستخدام الصناعي في المدينة بأكملها، وتعتبر نشأة المدن والتوابع الصناعية كما هو الحال في أكرا / تيما امتدادا" لنفس المبدأ حيث تركزت

الأنشطة الصناعية في مكان واحد مما مكن من سهولة الوصول للعمالة واستقرارها بجوار المصانع وأماكن العمل (O'Connor ,C., 1983 , 208 ، 209) .

وقد اتجهت بعض الحكومات بعد الاستقلال نحو إقامة منطقة صناعية تعيد التوازن الاقتصادي للدولة، كما في حكومة سيراليون التى تعتمد بالدرجة الأولي على تصدير المواد الخام الأولية الزراعية والمعدنية، فقد حاولت الحكومة إيجاد صناعات تحويلية جديدة تنافس عمليات التصنيع الأولي القائمة على تصنيع المواد الخام الزراعية، و تحد في نفس الوقت الصناعات الجديده من الاعتماد على الاستيراد، كما يوضح شكل (٤٨).

شكل رقم (٤٨) المناطق الصناعية في فريتاون بعد الاستقلال و حتى ١٩٧٥



المصدر:

Gleave: Port activities and the spatial structure of cities, the case of Freetown, Sierra Leone ,Journal of Transport Geography, Vol. 5,No 4,1997, 268

فقد تركز أغلب النشاط الصناعي في فريتاون العاصمة حول رصيف الميناء في أقدم المناطق الصناعية قبل أن تتوجه الصناعات الحديثة بعد الاستقلال نحو منطقة " كلاين تاون" الصناعية و منطقة ترسانة Kissy والتي أصبحت تضم العديد من المنشآت الصناعية وخاصة صناعات السفن ، كما زحفت المنطقة الصناعية نحو أطراف وهوامش المدينة المتروبوليتانية في الغرب في منطقة Wellington

والتي دعمتها طرق النقل والسكك الحديدية التي تربطها بالميناء، ويترابط ظهور تلك المناطق الصناعية الجديدة الممتدة في كلاين تاون و في Willington و تطورها بنشاط ووظيفة الميناء ، حيث اعتمدت أغلب المصانع والمنشآت الصناعية على العمل في تصنيع الخامات المستوردة ، مما استلزم قربها من الميناء وصناعات تجميع للأجهزة المستوردة وقد جاء توطينها بالقرب من الميناء من أجل تقليل تكلفة النقل وحرصاً على المواد الخام من التلف قبل عمليات التصدير .

كما وفرت مناطق الفضاء حول الميناء والأراضي الحكومية مجالا للتوسع ونمو المنطقة الصناعية والتي تركزت مناطقها الثلاثة الجديدة بالقرب من المناطق والمساحات الفضاء القريبة من السكك الحديدية ومن المناطق المستصلحة كما هو الحال في أراضي خليج فيوريه Fourah في حين ظهرت المنطقة الصناعية الرابعة على امتداد طريق Willkinson في منطقة Murray town وتختلف تلك المنطقة عن الثلاث مناطق الأخرى في تخصيص منشآتها الصناعية في إنتاج الصناعات الخفيفة. (Gleave, 1997 .(16,17

(٤) مناطق الاستخدام السكني:

يطغى الاستخدام السكني داخل مدن إفريقيا وغيرها من المدن على أنواع الاستخدامات الأخرى وقد مثل المسكن في مدن ما قبل الاستعمار محلاً للسكن والعمل في نفس الوقت، وظهر الفصل في الاستخدام السكني على الأساس الاجتماعي بشكل كبير في الفترة الاستعماريه و الذي اتضح في مدن وعواصم غربي إفريقيا في الفصل بين المدن الوطنية الإفريقية وبين المدن الأوربية الاستعمارية مع ملاحظة أن المدن الوطنية التي تعرضت للمؤثرات الإسلامية لم يظهر فيها هذا الفصل بشكل حاد فلا يمكن تمييز فوارق كبيرة بين المناطق السكنية كالذي ظهر بين المدن الاستعمارية و الافريقية .

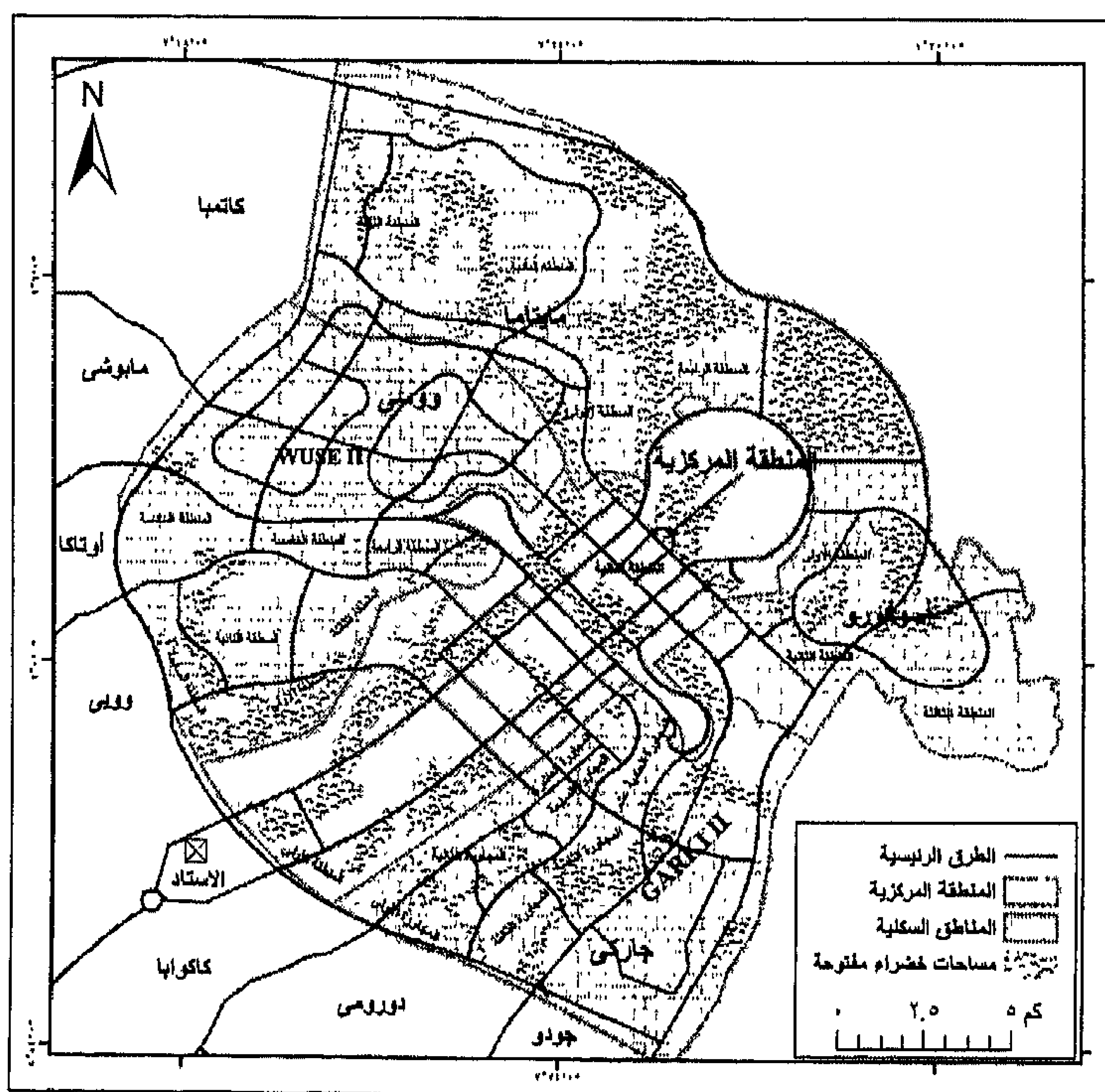
وتمثل تأثير الاستعمار على الاستخدام السكني أيضاً في مدن إفريقيا المدارية في إيجاد مناطق متباينة في الكثافات السكانية، والتي تبدو متوافقة مع قيم والأرض وأسعارها ومع توفر فرص العمل وما يرتبط بها من أنماط الإسكان المرتفع في مناطق السكان ذوي الدخل المرتفع ، وعلى النقيض من ذلك مناطق الإسكان المنخفض في الهوامش حيث مناطق ذوى الدخل المنخفض كما هو الحال في شرق (أكرا).

و قد اختلفت الصورة حديثا فقد خصصت مساحات أكبر داخل المدن للاستخدام السكني بشكل أساسي بعد الاستقلال يتخللها بعض الأنشطة التجارية الصغيرة، كما تجاورت في كثير من المدن أنماط متناقضة للاستخدام السكني، فعادة ما يتم تقسيم المناطق السكنية إلي مستويات مختلفة إما وفقا لطراز العمارة أو البناء أو العمر المتوسط للمسكن أوحسب المستويات الاجتماعية والاقتصادية للسكان، و مع ذلك

فليس بالضرورة أن يتم الفصل بين أنماط الإسكان وأن تظهرالاختلافات المكانية في توزيع أنماط الاستخدام كما ظهرت مع التخطيط الاستعماري المتعمد للفصل والعزل السكني للأوربيين، فتظهر أنماط الإسكان المتناقضة جنباً إلي جنب بعد الاستقلال نتيجة تزايد النمو العشوائي، وعادة ما يمكن تصنيف مناطق الاستخدام السكني في المدن إلى نمطين أساسيين مناطق الإسكان الرسمي الحكومي بأنواعه(المرتفع و المتوسط والمنخفض) وبين مناطق الإسكان غير الرسمي بأنواعه، و ارتبطت أنماط وأنواع الاستخدام السكني بالمستوي الاجتماعي والاقتصادي للسكان و تحددت مناطقها و ارتبطت بأقسام المدينة المختلفة بعد الاستقلال فيسود نمط مختلف في كل قسم معين (مثل ارتباط المناطق المتدهورة في المدينة بالأجزاء القديمة من المدن بينما ارتبطت أحياء السكن المرتفع في الأجزاء المخططة في المدينة الاستعمارية السابقة والمناطق الحديثة) (O'Connor,C., 1983, 210, 213) .

وقد اتجه المخططون في المدن الحديثة النشأة مثل" أبوجا" إلى تحديد و تخصيص مساحات واضحة لمناطق الاستخدامات السكنية ضمن الخطة العامة للمدينة Master plane تكفي لاستيعاب ٣ مليون نسمة ، و حدد المخطط العام لأبوجا مناطق الاستخدامات السكنية كما يوضح الشكل رقم (٤٩)

شكل رقم (٤٩) مناطق الاستخدامات السكنية في أبوجا



المصدر :

Ministry Of Federal Capital Territory: Abuja Nigeria's New Capital, So Far So Good, Abuja, 1992, 8.

فقد احتلت مساحات الاستخدام السكني نحو ٤٩.٥% من الاستخدمات العامة في المدينة، وتم تخصيص أربع مناطق سكنية كبرى هى (maitama) و التي صممت لتكون منطقة سكنية بالأساس قدر أن تستوعب نحو ٢٣٠.٠٠٠ نسمة، ومنطقة(Wuse) والتي من افترض أن تستوعب ٥٨٥.٠٠ نسمة ،ومنطقة(Graki)والتي خطط أن تستوعب ٦٤.٠٠٠ نسمة و منطقة Askoro، و تنقسم كل من المناطق الأربع السكنية إلى عدة مجاورات فتنقسم maitama إلى ست مجاورات و تضم منطقة Askoro أربع مجاورات ، أما Wuse فتنقسم إلي خمس مجاورات وتضم Garki ثمانى مجاورات، وتضم كل منطقة سكنية منطقة مركزية توفر الخدمات اللازمة لها ، كما خطط أن تضم كذلك مجاورة مركزية تغطي خدماتها احتياجات سكان المجاورة و المنطقة بأكملها (Ministry Of Federal Capital Territory , 1992, 27 , 30) .

(٥)مناطق استخدمات النقل والمواصلات:

تشمل خدمات النقل والمواصلات خطوط السكك الحديدية وشبكة النقل البرى والمطارات والتي تشغل مساحات واسعة من استخدامات الأرض، حيث تحتاج لمساحة كبيرة نسبياً طبقاً لطبيعة نوع النقل، كما في خدمات النقل الجوى و البحرى، حيث تحتاج المطارات و الموانىء لمساحات واسعة من الأرض لما يرتبط بها من أنشطة و خدمات و تسهيلات عديدة ، و قد تطورت خدمات النقل الجوي في غربي إفريقيا بشكل خاص بعد الاستقلال ١٩٦٠، فقد تم إدخال العديد من التسهيلات و التحسينات على المطارات في مطارات(أبيدجان، بماكو، بوبوديولاسو، دكار، نيامي، كوتينو) لتوفر خدمات النقل الجوي الداخلي بعد أن كان النقل مقصوراً على النقل الدولي، ويلحق بالنقل الجوي استخدامات وخدمات عديدة مثل (ممرات الهبوط وأماكن انتظار الطائرات وأبراج المراقبة وعديد من المباني الإدارية وصالات الوصول والسفر و بعض من الخدمات والمرافق التي تخدم العاملين (ماهر رزق، ١٩٧٨، ٢٨٩) ويعتبر النقل الجوي من أهم أنواع النقل داخل المدن والعواصم والمدن الكبرى لاعتبارات خاصة بوظيفة العاصمة وكونها أكثر المدن اتصالاً بالخارج وتمثيلاً للدولة ولذلك اهتم المخططون عند تصميم المدن العواصم الحديثة بإنشاء مطار دولي يخدم المدينة للاعتبارات السابقة ، فتضمنت الخطة العامة لأبوجا إنشاء مطار دولي يقع إلى الغرب من وسط المدينة بنحو ٤٥كم ليؤدي خدمات النقل المحلي والدولي وبدأت به خطوط الطيران الدولي مثل أبوجا / لندن بالإضافة لخطوط النقل النيجيرية المحلية من أبوجا إلى أنحاء عديدة من الدولة، ويضم المطار العديد من التسهيلات لعملية الطيران الدولي والخدمات والمرافق و من المخطط إنشاء منطقة تجارية حرة ملحقة بالمطار يمكنها أن تخدم عمليات نقل وتجارة البضائع في نطاق الإيكواس (Ministry of Federal capital territory, 1992, 37, 38) .

و تشغل أيضاً مناطق النقل والمواصلات مساحات كبيرة في حالة الموانئ يتناسب مع دورها في التجارة محلياً وعالمياً، و يحتاج النقل المينائى لمساحات واسعة طبقاً للخدمات والتسهيلات المرتبطة به بشكل مباشر، و التي تتنوع بين الأرصفة و المستودعات و المخازن و أرصفة إصلاح السفن فضلاً عن العديد من المكاتب الإدارية و المنشآت التجارية أو المصانع التي تفرض طبيعتها القرب من الميناء و أنشطتها، و يمثل الميناء جزاءاً هاماً ووحدة مورفولوجية لا يمكن إغفال أهمية دورها في نشأة و نمو العديد من العواصم في غربي إفريقيا ، مثل ميناء فريتاون و الذي يحتل جزاءاً صغيراً من روافد نهر سيراليون، وعلى الرغم من ذلك يمثل أحد أكبر وأعمق المرافئ الطبيعية في العالم والتي نادراً ما تحظى بحماية حواجز الأمواج الطبيعية الشاطئية ،ويتكون القسم الشمالي للميناء من السلاسل والرؤوس الصخرية والخلجان الضحلة و التي توفر الحماية الطبيعية للميناء من كافة الاتجاهات باستثناء الجزء الشمالي الغربي، وقد مر إنشاء وتطور الميناء بمرحلتين تبدأ الأولي مع بداية نشأة المدينة منذ عام ١٧٩٢ وحتى ١٩٥٤ ، و تبدأ المرحلة الثانية منذ عام ١٩٥٤ بعد افتتاح ميناء إليزابيث الثانية في بلدة كلاين، و قد تم اختيار المكان الأول للميناء بجوار المحلة الأولي إلي الغرب منFalcon bridge، وارتبطت تلك المرحلة من تطور الميناء بنوعية من الاستخدامات تمثلت أهمها في أرصفة الميناء والمستودع الأساسي والمستودع الثانوي الذي تم بناؤه على خليج Susan والذي أعيد بناؤه وتوسعته عدة مرات خلال القرن التاسع عشر، وتعتبر أهم تلك التعديلات هى التي تتعلق بتعميق الرصيف ليصلح لاستقبال وإرساء السفن الكبيرة وعابرة المحيطات، بينما شهد الميناء إدخال العديد من الخدمات و إضافة التعديلات بعد الاستقلال بشكل خاص بعد أن تعددت وظائفه بين نقل المسافرين والبضائع و صيد الأسماك بالقوارب، فاتسعت معها مساحات استخدامات الميناء بعد أن تعددت استخدامات الأرض في منطقة الميناء و أحوازها لتضم ثلاثة أرصفة ومستودعات مخازن تابعة لشركات تجاريه يربطها خليج Susan بالساحل حيث ورش إصلاح السفن خاصة في منطقة King tom، كما ضم مرفأ إليزابيث وحده رصيفين لإرساء السفن واستراحة لإيقاف السفن بالإضافة للمنشآت و الخدمات المكتبية والإدارية و مستودعين لتخزين البضائع قبل التصدير أو تخزين البضائع المستوردة قبل توزيعها، في حين تم إضافة ١٢٩ مرسى بعد عام ١٩٦١ ورصيف للقوارب الصغيرة والعبارات والمعديات التي تنقل البضائع والمسافرين بانتظام من منطقة King وبين مطار Lungi الدولي متجنبة بذلك اللجوء للمنطقة الداخلية الشرقية مزدحمة المرور، و تزايدت مساحات الاستخدمات الصناعية في منطقة الميناء و الذي تضمن منذ الاستقلال عمليات تصنيع الأسماك وإنشاء مصانع لتمليح وتعبئة وتخزين الأسماك في منطقة الميناء بعد إنشاء رصيف للصيد بالقوارب والسفن في Murray Town و إنشاء قاعدة للصيد في Kissy و التي تم تزويدها بثلاجات لحفظ وتجميد الأسماك،

بينما نقلت أغلب ورش إصلاح السفن إلي كلاين تاون والتي تزايدت بها أنشطة الميناء بشكل كبير بعد الاستقلال مع نقل أغلب خدمات التخزين والحاويات إليها، ويشير Gleave إلي تحقق العلاقة الارتباطية وثيقة التلازم بين قرب المنطقة الصناعية و مجاورتها للميناء ومنطقة الأعمال المركزية مؤكداً بذلك على دور الميناء في توجيه استخدامات الأرض بالمدينة وتأثيره في توطن وتوزيع الصناعات حسب أنواعها، و قد تحقق هذا الارتباط و تكرر في حالات عديدة للموانيء في غربي إفريقيا حتى في حالات الموانئ الصناعية الصغيرة والتي لم تنهض بها سوى مناطق صناعية صغيرة مثل منروفيا مقارنة بما عليه الحال في (دكار أو لاجوس) أو فريتاون و التي مثلت فيها الموانئ نواة ارتكز حولها النشاط الصناعي و التجارى ،كما وجهت نمو المناطق الصناعية الحديثة، و يشير الجدول التالي رقم (١٨) إلى رصد لمدي تحقق تلازم قرب الميناء من منطقة الأعمال المركزية بخدماتها الإدارية و التجارية و قرب المنطقة الصناعية في نفس الوقت في بعض المدن والعواصم والموانئ الإفريقيه.

جدول رقم (١٨) العلاقة الارتباطية بين تلازم قرب المنطقة المركزية و الصناعية من الميناء في بعض عواصم افريقيا المدارية

العاصمة	منطقة الأعمال المركزية	المنطقة الصناعية
منروفيا	×	√
أبيدجان	√	√
دكار	√	√
لاجوس	√	√
ممباسا	√	√
دار السلام	√	√
لواندا	√	√

المصدر :

Gleave: Port activities and the spatial structure of cities, the case of Freetown, Sierra Leone ,Journal of Transport Geography, Vol. 5.No 4. 1997 . 20

و يتضح من الجدول السابق تلازم تلك الظاهرة و تحققها في العديد من المدن على الرغم من اختلاف مواضعها بالنسبة لليابس والماء إلا أن الميناء قد أثر بشكل كبير على التركيب المكاني لتلك المدن ووجه مناطقها الوظيفية (Gleave, 1997 , 11 . 20 . 21).

ولا تقل شبكة الطرق البرية أهمية من حيث دورها في رسم و تحديد هيئة المدينة ، أو دورها في ربط المدينة العاصمة مقر الحكم بأجزاء الدولة وتسهيل النقل الداخلي في المدينة نفسها وعمليات الوصول للخدمات والمرافق ، و قد اتجهت خطط المدن حديثة النشأة بعد الاستقلال إلى تحاشى العديد من أخطاء تصميم شبكات الطرق خلال الفترة الاستعمارية و التي ارتبطت بالعديد من المشكلات المتعلقة بالشبكة كماً و كيفاً، و التي تسببت في عديد من مشكلات الازدحام والاختناقات المرورية التي تؤرق المدن الكبرى و

العواصم ، فقد اقتصر مد الشبكات خلال الفترات السابقة على المناطق المخططة من المدن في مناطق الإدارة و السكن الأوروبي بينما ظلت الأجزاء الوطنية تعانى من تدنى أو غياب الخدمة في كثير من الأحيان ، و تعرضت شبكات الطرق من الفترات السابقة للتدهور الشديد بعد الاستقلال ، بينما أمكن تجنب تلك المشكلات بالتخطيط الجيد للشبكة بما يتلاءم مع احتياجات و متطلبات دور المدن الكبرى و العواصم في المدن الجديدة ، فقد روعي في تصميم شبكة طرق أبوجا العاصمة الجديدة لنيجيريا أن تترابط المدينة العاصمة بأنحاء الدولة من الاتجاهات الأربع الرئيسية عبر طرق سريعة مثل الطريق من أبوجا حتى مدينة "بنين" عبر Lokoja ومن أبوجا إلى كانو وكادونا عبر Suleja ومن أبوجا إلي لاجوس وابيادان Makurdi وعبر طريق Kiffi، و ترتبط العاصمة الفيدرالية عبر تلك الطرق الثنائية المزدوجة بأنحاء الدولة ويعتبر الطريق الدائري الشمالي هو أهم تلك الطرق والذي اكتملت مرحلته الأولى برصف ٣٧ كم منذ عام ١٩٩٢ لتربطه بالطريق الدائري الجنوبي، بينما تقطع المدينة من الداخل ثلاثة طرق رئيسية تقطعها محاور عرضية (Ministry of federal capital territory, 1992, 45).

(٦) الاستخدامات الأخرى:

تتنوع أنماط استخدامات الأرض المختلفة داخل المدينة بين الخدمات التعليمية والصحية والخدمات الثقافية والدينية والاجتماعيه مثل مراكز البحوث والدراسات العلمية والجامعات، وتتعرض تلك الاستخدمات لكثير من التغييرات التي تعكس شخصية المدينة وطابعها (أحمد إسماعيل، ١٩٩٣: ٣١٦)، وتتوطن الاستخدمات التعليمية والصحية المركزيه و الاستخدمات الترفيهيه بالمناطق الهامشيه رغبة فى بلوغ أقصى العوائد الاجتماعيه و تقليل التكلفه، إذ تتميز المناطق الهامشيه بالهدوء و الهواء النقى و المساحات الخضراء الواسعة التى يتطلبها تلك اللأنشطة ، مما يقلل تكلفة تلك الاستخدمات حيث تحتاج تلك الاستخدمات لمساحات كبيرة دلخل المناطق الحضرية فترفع تكلفة التشغيل فى مقابل قلة عوائدها خاصة فى الدول النامية و التى تقدم تلك الخدمات مجانية لسكانها (فتحى مصيلحي ،١٩٩٩، ٢٠٦) .

أ- خدمات عامة اجتماعية: (صحة – تعليم)

تخضع تلك الخدمات لتأثيرات عديدة توجه حجم استخداماتها وأماكنها كما هو الحال في (فريتاون) فقد لعبت الجمعيات التبشيرية دوراً هاماً في نشر الخدمات التعليمية التي تأثر توزيعها باقتران المدارس بالكنائس أو تواجدها في مناطق قريبة منها و هو ما يتضح بشكل خاص في المنطقة القديمة من المدينة، بينما تركزت المدارس الحكومية الحديثة بعد الاستقلال في أغلبها حول حواف وهوامش الكتلة الحضرية

حتى تضمن تلك الخدمات الانتفاع بمساحات الفضاء المتوفرة لأغراض التوسع المحتمل مع النمو السكاني(Clark ,J., 1969, 85) .

ب- الاستخدامات السياحية و الترفيهية:

لا تتساوى المدن في المساحات المخصصة لاستخدامات السياحة والترفيه والترويح ، إذ أن لبعض المدن مقومات طبيعية خالصة في هذا المجال ، وإن كان التخطيط الجيد لاستخدام الأرض يمكن أن ينشيء مناطق من هذه الفئة لراحة السكان ، ويلاحظ أن توزيع المناطق الترويحية يبدى توزيعاً غير متساو على أرض المدينة وتلعب هيئات اتخاذ القرار دوراً كبيراً في الإبقاء أو عدم الحفاظ على الأماكن التاريخية والجذابة في المدينة (مدحت جابر ، ٢٠٠٣ ، ٢٤) وقد اتجهت بعض الحكومات في غربي إفريقيا إلي تنمية قطاع السياحة من خلال تنمية الموارد السياحية داخل العواصم الجديدة مثل حكومة كوديفوار والتي عملت على استغلال المقومات السياحية داخل العاصمة الجديدة "ياموسكرو"، فتتمثل مناطق الاستخدمات السياحية في مناطق الجذب السياحي الترفيهية والتاريخية مثل متنزه (أبيكويامكرو)(Abokouamekro) والذي يقع على بعد ٥٠ كم من ياموسكرو ويغطي المنتزه نحو ١٠ كم٢ هذا بالإضافة للمزارات التاريخية مثل قلعة (Saint pierre Basilica) ومتحف (Adja - Swa) والذي يصور الحياة الاجتماعية للأكوا السكان المحليين الأصليين في المنطقة، كما تضم العاصمة مزارات دينية مثل المعبد البروتستانتي و كنيسة نوتردام و بعض المنشآت الحديثة الهامة مثل سد كوسيو (www.ISA.africa.com, district deYamoussoukro, 2003).

كما اهتم المخطط العام لأبوجا بتوفير المساحات المخصصة لإقامة الخدمات الفندقية و التي تخدم الحركة السياحية والفندقية داخل المدينة ، بعد أن تم ربط بعضها بطرق مباشرة إلى المطار أو عبر طرق ثانوية تصلها بالطرق الرئيسية ، و قد بدأ العمل في تشييدها منذ عام ١٩٨٥ حتى وصل عددها نحو ٢٠ فندقا مختلفة المستويات حتى عام ١٩٩٢ من بينها عدد ٣ فنادق خمسة نجوم مثل فندق (Baguda) وفندق Nicon Noga Hillaton والذي يضم ٩٩٨ غرفة وفندق Sheraton Towers والذي يضم ٦٦٣ غرفة بينما لم يوجد سوى فندق واحد فقط ثلاثة نجوم حتى عام ١٩٩٢ هو فندق Agura Hotel والذي يضم ١٤٠ غرفه ، هذا بالاضافة إلى دار الضيافة الحكومية لكبار الزوار و التي تضم ١٢٧ غرفة Federal Government gust House، وتضم الفنادق خدمات المطاعم والبارات ومناطق للاستجمام والاسترخاء والأنشطة الرياضية والترفيهية(Ministry of Federal Capital Territory, 1992, 59).

ج- الاستخدامات العسكرية:

لا تحتل الاستخدامات العسكرية في المستعمرات الإفريقيه بشكل عام مساحات كبيرة كما هو الحال في المستعمرات الهندية السابقة ، فتتركز الاستخدامات العسكرية داخل المدن العواصم و المدن التي تعلو فيها سلطة الجيش ليمثل مصدرا للقوة والنفوذ تتمثل أهم الاستخدامات العسكرية في ثكنات الجيش ومنشآته ومراكز الشرطة (O'Connor,A., 1983, 210).

و تشير بذلك دراسة ملامح المناطق الوظيفة functional Areas لعواصم غربي إفريقيا للعديد من التغييرات التي طرأت على المناطق الوظيفية و التي ارتبطت بالظروف الاقتصادية و المتغيرات السياسية التي مرت بها العواصم خلال مراحل تطورها و نموها، كما أظهرت الدراسة أنماطاً متباينة من الاستخدامات المختلفة و لعل أبرزها الاستخدامات التجارية في العواصم الموانى و الاستخدامات الإدارية في المدن العواصم الحديثة بعد الاستقلال، غير أن كل تلك المدن تتفق في كونها تحظى بالنصيب الأكبر من جملة السكان الحضر في الدولة باعتبارها المدن الأولى و أقطاب النمو داخل دولها، و لهذا تعانى جميعها من التركز السكاني الشديد، مما انعكس على امتداد واتساع الرقعة المبنية Built up area داخل المدن، و زيادة مساحات الاستخدام السكني و التي يمكن أن نميز فيها بين درجات مختلفة من الاستخدام السكني على أساس نوعية المساكن و طبيعة ملكيتها وأعمارها، كما تفاوتت أنماط الإسكان وتباينت أحياؤها طبقاً لتفاوت الحالات الاجتماعية والاقتصادية بل والعرقية أيضاً للسكان ، وتتعلق أغلب المشكلات التي تواجه الاستخدام السكني بنمط الإسكان غير الرسمي حول المدن.

ثالثاً: الأنماط السكنية الحضريه وضوابط نموها و توزيعها في عواصم غربي إفريقيا:

(١) أنماط السكن الحضري:

يشكل المسكن المساحة الأكثر استخداماً في المدينة، كما يلعب دوراً كبيراً في تقسيم الأقاليم الحضرية (Shaping urban Regions) ، وتعد المنطقة السكنية من أولى استخدامات الأراضي في توجيه الامتداد الحضري (Urban Sprawl) للمدينة نحو استمرار توسع وامتداد نمو الضواحي (عزيزة بدر، ١٩٩٧، ٢٣٣)، وعلى الرغم من تعدد المشكلات التي تعاني منها البيئة الحضرية من النمو السكاني السريع ومشكلات الازدحام الشديدة التي تتفاقم في سنة تلو الأخرى إلا أن مشكلة السكن تتفاقم بشكل سريع مع استمرار تيارات الهجرة والنمو السريع، و يأتي تنوع أنماط السكن نتيجة لاجتماع كل من الفقر وعدم المساواة والذي انعكس على طبيعة تعدد وتنوع أنماط المسكن داخل المدينة، والتي تقع أغلبها طبقاً للمقاييس الغربية وغيرها ضمن الأنماط غير اللائقة من حيث تدنى نوعية المسكن ومادة بنائه وفقر و

عجز خدمات ومرافق البنية الأساسية(O'Connor,A., 1983, 167)، و تعانى مدن العالم الثالث من انتشار السكن غير القانوني وغير اللائق" squatter settlement " كما تعانى نقصا واضحا في المساكن، ويمكن تصنيف المساكن الحضرية في العالم الثالث بين الأنماط التقليدية المخططة (Conventional) وغير التقليدية أى غير المخططة (Non conventional types) ، ويقصد بالأنماط التقليدية المخططة تلك المباني المبنية على أساس إنشائي هندسي صحيح والتي يقوم ببنائها كل من الخواص أو الحكومة و تسمى أنماط السكن التقليدي المخطط Conventional house type، أما الأنماط غير التقليدية فهي عكس ما سبق فلم تبن على أساس إنشائي أو هندسي صحيح بسبب تعقد المشكلة العقارية بسبب ارتفاع أسعار الأراضي و عمليات المضاربة العقارية و التي تستثمر الأموال في بناء النمط غير المخطط و غير اللائق من المباني، و ينتشر هذا النمط غير المخطط على أراضي غير مملوكة لساكنيها و بوضع اليد ، وتبنى هذه المساكن بواسطة السكان و بدون مسانده حكومية و يستخدم مواد بناء مختلفة في بناءها (عزيزة بدر، ١٩٩٧، ٣٣٣) .

و يشير O'Connor إلي أنماط السكن في المدن الإفريقية تبعاً لتقسيم Turner's و التي تنقسم إلى سكن عام وخاص وسكن شعبي، و يدمج O'Connor السكن الخاص والشعبي معاً إذ لا توجد بينهما فروق في المدن الإفريقية، ويعتبر النمط الثالث الواقف بين النوعين السابقين هو نمط سكن العاملين الخاص و الذي ظهر في المدن الأوربية النشأة وهو سكن خاص بقوة العمل وينشأ بالجهود الفردية للعاملين كما هو الحال في مدن التعدين زامبيا وغيرها ، وعليه فإن أنماط السكن الأوسع انتشاراً في مدن إفريقيا كما أوضحها O'Connor تنحصر في السكن الحكومي بنوعيه والسكن الخاص بقطاعيه الشرعي الرسمي وغير الرسمي و ثم السكن العشوائي (Squatter) والذي يتضمن سكن واضعي اليد غير القانوني وهو مثار اهتمام كبير في إفريقيا ويضم غربي إفريقيا طبقاً للتصنيفات السابقة عدداًمن الأنماط السكنية و التي يرتبط كل منها بنمط معين من المسكن و هي :-.

(أ) أنماط السكن الرسمي :

*** السكن الحكومي مرتفع النوعية :**

وتضم كل المدن الإفريقية جزءاً أو بعضاً من المساكن الكبيرة جيدة البناء والتصميم والتي يرجع إنشاؤها والعمل على صيانتها لدور القطاع الحكومي، ويعتبر هذا النمط من السكن جزءاً من الإرث الاستعماري بشكل خاص، والذي تحمل عبء إنشاء مساكن للعاملين بالحكومة وقطاع الوظائف الإدارية

والمهنيين من الأطباء/ المعلمين / الإداريين، ولهذا ترجع أعمار بعض تلك المنشآت لما قد يتعدى ٥٠ سنة وتتركز أغلب تلك المنشآت في مركز وقلب المدينة بالقرب من منطقة الوظائف الإدارية منذ الفترة الاستعمارية.

و ظهرت بعد الاستقلال بعض الفروق النسبية بين المدن الافريقية في زيادة نسبة تلك المنشآت أو تضاؤلها مقارنة بباقي أنماط السكن، حيث لم تزد نسبة هذا النمط في دار السلام على سبيل المثال بشكل كبير مقارنة بما عليه الحال في أبيدجان والتي وجهت فيها هيئة الإسكان الحكومي أغلب جهودها نحو الاهتمام بتشييد نمط السكن الحكومي المرتفع لطبقة العاملين في الوظائف الحكومية العليا، في حين تضاءل الاهتمام بنمط السكن المنخفض والذي ظل أقل من الاحتياجات الفعلية و يمثل نسبة صغيرة من المخططات الحكومية أو يغيب عنها في بعض الأحيان ، فقد وجهت هيئات الإسكان الحكومي في أبيدجان أكثر من نصف ميزانية الإسكان نحو السكن الحكومي في الأحياء الجديدة المرتفعة الدخل مثل CoCody (O'Connor,A., 1983 , 174 .179).

وقد ظهر الاهتمام الحكومي بقطاع الإسكان و خاصة المرتفع في المدن المخططة حديثاً مثل أبوجا و التي تنوعت بها أنماط السكن الحكومي و تدرجت مستوياتها المرتفعة و المنخفضة طبقاً لدرجات و طبقات التدرج الوظيفي و المستوى الاقتصادي و الاجتماعي للعاملين في القطاع الحكومي فيضم مخطط أبوجا أربعة أنماط للمسكن الحكومي :

- نمط المسكن المنفصل– نمط المسكن المتصل متعدد الطوابق – نمط مسكن الغرفة الواحدة المنفصلة – نمط المسكن شبه المنفصل ، بالإضافة لنمط المعسكرات أو المبيت الخاص بالعاملين في البناء والتشييد والإنشاء واستخدم كمبيت للموظفين والعمال أثناء مراحل إنشاء العاصمة و يستخدم الآن كسكن مؤقت للموظفين الحكوميين الجدد حديثي الانتقال للمدينة.

و يتكون النوع الأول للمسكن المنفصل من طابقين إلي ثلاثة طوابق يضم الطابق الأول مطبخاً ومرحاضاً وغرفة معيشة بينما يتكون الطابق الثاني من غرف النوم وحمام، ،بينما يتكون نمط المسكن المتصل متعدد الطوابق من شقق منفصلة متنوعة المستويات طبقاً لتفاوت المستوى الاجتماعي والاقتصادي فتتنوع بين شقق من غرفة أو اثنتين أو ثلاث للنوم مع حمام ومطبخ ويضم الطابق الواحد بين ثلاث إلي أربع شقق و تتفاوت نوعية الشقق بين شقق متوسطة ترتبط في الأساس بالأسر متوسطة الدخل، وبين الشقق الفاخرة ذات المساحات الواسعة لذوي الدخل المرتفع التي تتوزع على أحياء Maitama و ضمت نحو ٤٨٢ شقة فاخرة عام ١٩٩١ وAskoro والتي ضمت نحو ١٢٦ شقة فاخرة عام ١٩٩١ ، و

يشير النمط الثالث إلى نمط إسكان الغرفة الواحدة و الذي يتكون فيه نمط المسكن من غرفة واحدة مستقلة بفناء أو ثلاث أو أربع غرف منفصلة يضمها فناء واحد وتشترك جميعها في مرحاض ومطبخ واحد ، و يتمثل النمط الرابع في نمط المسكن شبه المنفصل ويتكون فيه المسكن كالنمط الأول من طابق واحد أو اثنين و لكن يختلف عنه في انخفاض مستوى التجهيزات و الخامات المستخدمة كما قد يضم أسرة أو أكثر من العاملين محدودي الدخل، و ينقسم هذا النمط بين النمط المنفصل المستقل في حالة الاستخدام لأسرة واحدة و النمط شبه المنفصل في حالة وجود أسرتين في المسكن كل منها في طابق مع اقتسام خدمات المسكن المرحاض والمطبخ ، و تستخدم الخرسانة و المواد البناء المستديمة في بناء كل الأنماط السابقة مع استخدام الأخشاب للأبواب والنوافذ والزجاج.

وترتبط الأنماط السابقة في أنواعها بالمستوي الاجتماعي والاقتصادي للموظفين الحكوميين حيث خصصت وحدات المسكن المنفصل والمتصل الفاخر لكبار الضباط ورؤساء الموظفين الحكومية في حين خصصت وحدات المسكن المتصل المتوسطة في النمط متعدد الطوابق المقسم لشقق لكبار الموظفين من الطبقة المتوسطة الدخل، بينما خصصت وحدات الغرف المنفصلة لصغار الموظفين، وفي حالة الحصول على السكن الحكومي يتم إلغاء بند إعانة السكن من الراتب ، والذي يحصل عليه العاملون بالقطاع الحكومي كبند إضافي مخصص لنفقة السكن خارج الراتب الشهري وتخضع كل تلك الأنماط من السكن لإشراف وتنفيذ وصيانة هيئة تنمية العاصمة الفيدرالية (FCDA) .

ويعاني قطاع السكن الحكومي في المدينة على الرغم من ذلك من العديد من المشكلات والتي تتعلق بتصميم المسكن أو في طريقه الحصول عليه وتخصيصه بالإضافة إلى مشكلات ضيق وصغر حجم الوحدات السكنية في الغالب وانعدام الخصوصية في بعض الأنماط مثل أنماط مسكن الغرفة الواحدة ونمط السكن متعدد الطوابق بوحداته السكنية الصغيرة (الشقق)، بينما تعانى أنماط السكن عامة من مشكلات تتعلق بتدني نوعية الخامات المستخدمة في توفير خدمات المسكن من ضعف توصيلات المياه وأدوات السباكة مما يزيد من مشكلة وصول المياه للأدوار العليا، فضلاً عن سوء الإدارة وفقر ونقص عمليات الصيانة خاصة مع تزاحم المسكن حيث تصل درجة التزاحم إلى ٤ : ٥ أفراد في الغرفة، مما أدي لسرعة تدهور المساكن على الرغم من صغر أعمارها خاصة في أنماط الغرفة الواحدة وعلى الرغم من كل تلك المشكلات التي يواجهها السكن الحكومي ،إلا أن أهم مميزاتة لهؤلاء السكان هى وفرة الخدمات و المرافق في المناطق المخصصة للاستخدام السكني في كل من(جاركي ، واسي ، ميتاما، و أوسوكورو) و التي

تم تزويدها بكافة الخدمات التعليمية والصحية والتجارية التي توفر أغلب احتياجات السكان(Ukoha,O., 1997, 91 .92.93).

*** السكن الحكومي المنخفض :**

تختلف المدن الإفريقية فيما بينها في مدي الاهتمام الحكومي الموجه نحو السكن المنخفض لمحدودي الدخل، وتظهر أمثلة هذا النمط من السكن في غربي إفريقيا في غانا ، فقد تركزت أغلب برامج مشاريع السكن الحكومي لذوي الدخل المنخفض حول هوامش وحدود أكرا وفي تيما،حيث تعتبر الحكومة مسئولة عن إسكان العمال وأغلب العاملين بأنشطة الميناء والصناعات المرتبطة بها (O'Connor,A., 1983,180).

في حين تبنت بعض من الدول اتجاهاً نحو التخلي عن قطاع السكن الحكومي لمحدودي الدخل كما حدث في أبوجا عاصمة نيجيريا، فقد تبنت الحكومة سياسة تهدف للتركيز على إنشاء وحدات السكن المرتفع والمساكن المخططة على الطراز الهندسى الغربي ، و في المقابل اتبعت السياسات الحكومية اتجاهاً إزاء التقليل والحد من إنشاء الوحدات الاقتصادية لمتوسطي و محدودي الدخل ، و ذلك تمشياً مع الاتجاه السائد في بعض العواصم الجديدة من الحرص على رسم صورة معينة للعاصمة أقرب ما تكون للنموذج الغربي للمدن الحدائق بعيداً عن وجود الأنماط التقليدية أو أنماط السكن المنخفض والتي تنتهي إلي أشكال السكن غير الرسمية في الغالب ، وقد أدى هذا التصور إلي عجز شديد في قطاع السكن خاصة مع التدفق الشديد والزائد للعمالة ، فقد بلغ حجم الوحدات السكنية الحكومية لذوي الدخل المتوسط والمنخفض ١٢.٠٠٠عام ١٩٩٤ ، في حين بلغ حجم السكان من ذوي الدخل المتوسط والمنخفض طبقا لما أظهره تعداد ١٩٩٤نحو ٢٢.٠٠٠ نسمة ، فقد وجهت السياسات الحكومية الخاصة بالسكن جهودها نحو توفير الاحتياجات السكنية في نمط السكن المرتفع و المتوسط والذي يتماشي مع صورة العاصمة الجديدة (Ikejiofor, U., 1998 , 432) .

*** السكن الخاص المرتفع :**

أدى ازدهار التجارة في بعض من دول و مدن غربي إفريقيا لظهور طبقة من الأثرياء العاملين بالأنشطة التجارية من ذوي الدخل المرتفع ، والتي تعتبر مسئولة عن ظهور نمط سكن ذوي الدخل المرتفع من القطاع الخاص في مقابل نمط السكن الحكومي المرتفع، كما هو الحال في (لاجوس- فريتاون) والتي ظهرت بها فئة من ذوي الدخل المرتفع والأثرياء بعد الاستقلال من أصحاب العقارات وملاك الشقق

الفاخرة وكذلك من العاملين والمهنيين من الأطباء و المحامين وفي بعض الأحيان من العاملين بالسياسة والوظائف الإدارية والذي امتلك بعض منهم عقارات خاصة وقاموا باستغلالها بالإيجار للحصول على دخل مع استقرارهم في المساكن الحكومية المخصصة لهم .

*السكن الخاص المنخفض(النمط التقليدي أو المحلي)

تعتبر مناطق هذا النمط من السكن الأشد ازدحاماً داخل المدينة والأكثر تدهوراً و التي نشأت منذ الفترة الاستعمارية و لا تزال موجودة حتى الآن ، وتمثل أنماط السكن التقليدي حالياً داخل أكرا مساحة صغيرة تتمثل في بعض المساكن التي ترجع أعمارها لنحو ٥٠ سنة و تتراوح مساحتها ٣٠٠ : ٤٠٠متر و هي ذات ملكية فردية ، بينما تتركز الأنماط التقليدية للمسكن في دكار في منطقة المدينا و تعود أعمارها لبداية القرن فتمثل أغلبها المناطق المتدهورة داخل المدينة (O'Connor,A., 1983, 178 . 182) ويتواجد مثل هذا النمط التقليدي داخل" نيامي" و يمثل أحد أهم وأكبر أنماط السكن السائدة بها و يطلق على المسكن محلياً (banco) ، ويتم بناؤه من القش والتبن مع الطين غير المحروق بينما يصنع السقف من الخشب المغطى بالقش أو التبن ، وقد أشارت دراسة لبرنامج السكن التابع للأمم المتحدة عن أنماط السكن في نيامي إلى أن هذا النمط يمثل أسوأ أنماط المسكن في المدينة و أخطرها على الإطلاق تأثيراً على صحة الإنسان ومصدراً لعديد من الأمراض والمخاطر، لما يتعرض له من تلوث نتيجة لترسيب مياه الأمطار داخل المنزل فضلاً عن نسبة التلوث العالية نتيجة تراكم المياه في مادة البناء من الخشب والقش، وتتوع باقي الأنماط الرسمية للمساكن في نيامي بين نوع المسكن المختلط ويطلق عليه Dur–Bonco والذي يتم فيه استخدام الطين المحروق في البناء غير أن الأسطح يتم تغطيتها بالأخشاب أو الصفيح ، أما نمط السكن لذوي الدخل المرتفع فهي أنماط المسكن المخطط و التي تتنوع بين الأبنية الخرسانية حتى الفيلات (Artuso, M., 2004 , 21) .

ويتواجد هذا النمط التقليدي و الذي يطلق عليه محلياً (Banco) في بماكو أيضاً في منطقة قلب المدينة أو المدينة القديمة ، ويأخذ المسكن الشكل المستطيل و تلتف فيه الحجرات حول الجدران ويعتبر الطين غير المحروق مادة البناء الأساسية والتي يمكن دعمها في بعض الحالات بطبقة أسمنتية رقيقة ، بينما تغطي الأسقف في الغالب بطبقات من الخشب والقش أو الصفيح ، و يقف هذا النمط الرسمي المتدني المتدهور جنبا إلى جنب بجوار الأنماط الرسمية الأخرى داخل حدود المدينة والتي تخضع للإشراف الحكومي والتصميم الهندسي. (Vaa, M., 2000 , 28) .

وتقع أنماط السكن التقليدي ضمن قطاع السكن المتدهور داخل المدن ، وهي ذات صفة شرعية قانونية من حيث حيازة الأرض وتراخيص البناء ، وتقع تلك الأنماط عادة في الأجزاء القديمة بمركز المدينة أو بالمناطق الشعبية(ذات النمط المحلى) داخل المدن ومعظمها في حالة متدهورة لغياب عمليات الصيانة عنها وارتفاع كثافتها مقارنة بباقي أجزاء المدن ، فقد تقطن أكثر من أسرة في المسكن الواحد مما يرفع درجة التزاحم إلي ٥/ساكن غرفة (عزيزة بدر ، ٢٠٠٢ ، ١٢٧ ، ١٢٨) .

(ب)- السكن غير الرسمي (العشوائي وغير القانوني)

تضم المحلات العشوائية أنواع السكن غير الرسمي وغير القانوني، ويظهر هذا النمط بشكل كبير في المدن الكبرى في غربي إفريقيا، وتتعلق أهم الفرضيات والأسباب التي تعلل حدوث ظاهرة العشوائيات في غربي إفريقيا في أغلبها بالهجرة الريفية الحضرية و خصائص المهاجرين، فعادة ما يخطط المهاجرون للعودة لموطنهم الأصلي سواء في حالات الهجرة المؤقتة لأسباب اقتصادية أو الهجرة المرتبطة بالنزوح القسري، و لهذا يلجأ المهاجرون في معظم الحالات للبحث عن أيسر و أرخص السبل في الحصول على مسكن و التي دائما ما ترتبط بالمناطق غير المخططة و أنماط السكن غير الرسمي ، كما يرتبط دورهم في تنامي السكن العشوائي بفرضية أخرى تتعلق بصعوبة الحصول على أراضي قانونية للبناء في المدن العواصم في غربي إفريقيا في ظل محدودية الأرض و نتيجة لتزايد القوانين و التشريعات التي تحكم عمليات تداول الأراضي بطرق قانونية ، فضلا عن القيود الصارمة التي تفرضها الطبيعية العشائرية لملكية الأرض ، فيصبح البديل الأكثر يسرا وفاعلية هو الحصول على الأرض و بناؤها بطرق غير رسمية ، لهذا تتسع عمليات الحصول على الأرض بطرق غير رسمية و غير قانونية و التي لا تخضع للضرائب و لا يمكن معها الحصول على تراخيص للبناء و لكن يفضل السكان و المهاجرون البقاء و الاستمرار في تلك المناطق على أمل وصول التحسينات والخدمات الحكومية إليها، و أن تأخذ الصفة الشرعية تحت الإشراف الحكومي، كما يشجع القطاع غير الرسمي للوظائف السائد في تلك المناطق على انتشار أنماط السكن العشوائي، حيث يرتبط المهاجرون بشكل كبير بقطاع الأعمال غير الرسمي فيلتحقون في الغالب كعمالة مؤقتة بالعديد من الوظائف الدنيا ،أو يعمل معظمهم بالوظائف الحرفية، و تفرض طبيعة تلك الوظائف عدم ارتباطهم بمكان محدد أو منطقة محددة في المدينة أو بمدينة معينة فهم في حالة حراك مستمر و من هنا يفضلون الاستقرار في المساكن المستأجرة الرخيصة أو قليلة الإيجار في الهوامش الحضرية أو يلجأون لبناء نمط مسكن الغرفة الواحدة من مواد البيئة الطبيعية من الأخشاب و الصفيح في مقابل ادخارهم لأكبر قدر من دخل العمل (Peil, M., 1976;, 155.157) .

وقد تنامي هذا النمط داخل المدن و حولها منذ الفترة الاستعمارية، و إن كانت تلك العشوائيات قد ظهرت بشكل محدود خلال الفترة الاستعمارية، والتي فرضت خلالها السلطة الاستعمارية العديد من القيود الصارمة التي حددت مناطق المحليين فيما عرف بالفصل و العزل السكني ، كما حددت مناطق للمهاجرين الغرباء داخل المدن مثل منطقة الأحياء التي تعرف بــ zonogs في غانا و منطقة الأحياء التي يطلق عليها sabon في نيجيريا و التي عرفت منذ الاستعمار، بينما اقتصرت صورة تواجد المحللين في المدينة الأوربية على تواجدهم كخدم أو كعمال في خدمات السكة الحديدية و غيرها من الأعمال الدنيا، و تحددت مناطق إقامتهم إما في مساكن ملحقة بمنازل الأجانب أو في محلات قريبة منها وفي هذه الحالة كانو يمتلكون منازلهم و يقومون ببنائها و من هنا بدأت المناطق العشوائية ومناطق السكن غير الرسمي في الظهور.

و قد ظهرت بعض المحاولات للقضاء على النمط غير المخطط داخل المدن و للحفاظ على النمط المخطط ، كما حدث في" دكار" و التي وضعت خطتها بعناية منذ الفترة الاستعمارية ثم تم تخطيط منطقة "المدينا" للحفاظ على النمط المخطط للمدينة، و لكن فرض نقص الإمكانات المادية أن تكون ملكية و مسئولية بناء المساكن مسئولية الأفراد، و قد استغل السكان في منطقة المدينا ملكيتهم للوحدات السكنية فقاموا ببناء النمط السكني المكون من غرفة واحدة لإيجارها للمهاجرين الجدد و النازحين من المدينة بأسعار زهيدة تناسبهم ، فأصبحت منطقة المدينا بنمطها المتدهور ملاذاً للمهاجرين و نمت بشكل كبير منذ الفترة الاستعمارية ثم توالى ظهور المناطق العشوائية حول المنطقة المخططة ، ولم يقتصر بذلك وجود الأحياء العشوائية وغير القانونية في "دكار" على منطقة "بكين" بل لقد تعدى ذلك بوجود مناطق مدن الصفيح (Bidonvilles) في دكار الوسطي ، بينما شهدت بعض عواصم غربي إفريقيا ظهور المناطق العشوائية خارج حدود المدن العواصم كما في منطقة "خليج كرو و خليج سوزان" في فريتاون وحول "أبيدجان" (Njoh,A.J., 2004, 15.17) .

و لم تلق المناطق العشوائية ومناطق السكن غير الرسمي منذ نشأتها خلال الفترة الاستعمارية معارضة رسمية أو أياً من الاهتمام الحكومي سوى تجاهلها ، باستثناء بعض الحالات التي تنامت فيها تلك الأحياء بشكل سريع شكل تهديدا أدى لإزالتها، وقد استمرت سياسة تجاهل العشوائيات بعد الاستقلال، إلا أن بعض الحكومات قد تدخلت من أجل تنظيم هذا النمط بشكل أفضل والحالات في غربي إفريقيا عديدة في هذا المجال كما هو الحال في مشروع (Cissin) في واجادوجو، وعمليات التخطيط والتجديد في ضاحية "بكين" في دكار (O'Connor,A., 1983, 188.198) ومنطقة (Magnambaugou) في بماكو

، فقد اتجهت حكومة مالي بعد الاستقلال لتنفيذ سياسة مواجهة النمو العشوائي المتسارع حول بماكو والذي تسبب في نمو العديد من الأحياء العشوائية بعد ١٩٦٠ ، فتم سن العديد من القوانين والتشريعات منذ عام ١٩٩٢ التي هدفت لتحسين البيئة الحضرية داخل بماكو و حولها وتطوير المناطق العشوائية (Vaa, M., ٢٩ , ٢٠٠٠) .

بينما واجهت بعض الحكومات العديد من المشاكل بسبب هذه الأنماط السكنيه ولم تحرز تقدماً فى مواجهتها خاصة في مناطق الاستعمار البريطاني السابقة مثل "أكرا " أو "لاجوس و التي احتلت فيها المناطق المتدهورة slums قلب المدن القديمة و نواياتها باعتبارها مناطق المحليين، و نمت حولها مناطق الأحياء العشوائية و مناطق السكن غير الرسمي ، في حين تركزت المناطق الحكومية على الهوامش و الساحل منذ الفترة الاستعمارية ، لذلك واجهت الحكومات صعاباً في عملية تحسين وتطوير تلك المناطق و التي تخضع للملكيات العشائرية التقليدية فظلت أغلبها تعانى من التدهور المستمر و تمثل المناطق الأسوأ داخل العواصم(Peil,M., 1976, 158.160).

(٢) ضوابط ومحددات نمو وتوزيع أنماط السكن في عواصم غربي إفريقيا :

تتعدد أنماط السكن في عواصم غربي إفريقيا ، وعلى الرغم من ذلك قد تتمثل كل أنماط السكن في بعض المدن وتغيب أنماط أخرى عن بعضها ، كما هو الحال في المدن الاستعمارية والتي تعد قديمة النشأة بما يسمح بظهور منطقة قلب المدينة القديمة بأنماطها السكنية المتدهورة ووحداتها السكنية الكبرى والقليل من عمارات الشقق الفاخرة لذوي الدخل المرتفع والتي بدأت تزحف نحو تلك المناطق، في حين فرضت العوامل و الظروف المرتبطة سواء بالبيئة الطبيعية مثل الجفاف أو بالأحداث السياسية وجود أنماط جديدة من السكن تتمثل في مخيمات إيواء اللاجئين الفارين من نوبات الجفاف كما هو الحال في(نواكشوط) (O'Connor ,A., 1983, 174) أو من الحروب و الصراعات الأهلية في العديد من عواصم غربي إفريقيا كما هو الحال حول مدن (فريتاون و منروفيا).

و تتمثل أهم الضوابط والمحددات التي تقف وراء وراء صورة توزيع أنماط السكن في عواصم غربي إفريقيا فيما يلى :-

أ- النمو العمراني والحضري السريع :

تمثل أغلب المدن العواصم في غربي إفريقيا طبقاً لتقارير التنمية البشرية عواصماً سياسيه لأقل الدول نمواً على مستوى العالم ، وعلى الرغم من ذلك حققت تلك المدن و دولها معدلات نمو حضري

متسارعة لا تتوافق مع معدلات النمو والأداء الاقتصادي السالبة والمتراجعة ، فقد حققت مالي على سبيل المثال تراجعاً لمعدلات النمو الاقتصادي منذ نهاية ١٩٨١ و حتى ١٩٩٠ إلا أن الوضع بدأ يشهد تحسنا منذ ١٩٩٤ والذي وصل خلاله معدل النمو الاقتصادي ٦% ، وعلى الرغم من ذلك لم تشهد حياة السكان تحسنا بالقدر الكاف أو المطلوب بل مكثوا تحت معاناة الفقر والفاقة خاصة مع النمو الحضري السريع والذي شهدته المراكز الحضرية الكبرى خلال العقود الأربع السابقة لعام ٢٠٠٠ ، وخاصة بماكو والتي تضاعف سكانها نحو ٩ مرات منذ ١٩٥٨ ، حيث بلغ حجم سكانها ٦٧.٠٠٠ نسمة ولم يتعد حجمها ٧٠٠.٠٠٠ نسمة حتى١٩٨٧ ، في حين تجاوز حجم سكانها المليون نسمة طبقاً لتعداد ١٩٩٧ ،ولم تتمكن الحكومة من السيطرة على عمليات النمو الحضري أو مواكبتها بتوفر الاحتياجات السكنية المطلوبة فظهرت مشكلة السكن منذ عام ١٩٦٠ والتي تضمنت حلولها تكثيف إنشاء الوحدات السكنية في الأراضي الفضاء في المدينة ، و قد استنفذت إمكانات تشييدها كلياً مع بداية ١٩٧٠ فلم يتبق سوى القليل من المساحات المخططة الصالحة للبناء، حتى أصبح حتما على السكان البحث عن أماكن جديدة لإقامة مساكنهم و من هنا بدأت زيادة الأحياء العشوائية ومناطق السكن الرسمي حول بماكو و التي كانت إرهاصتها قد بدأت منذ ١٩٦٠، فلم تكن بماكو إلي وقتها تعرف مدن الصفيح بالقدر الذي عرفته (داكار) و (أبيدجان) وإنما ظهرت بها الأحياء العشوائية مع زحف النمو العمراني من القرى المجاورة للعاصمة وخروج سكان العاصمة والنازحين الجدد إلي الهوامش بحثاً عن مأوى للاستقرار، فظهرت و نمت أنماط السكن غير الرسمي وتزايدت بشكل واضح حول المدينة خاصة مع غياب السياسات الحكومية لإصلاح وتحسين أحوال البيئة الحضرية في تلك الأحياء لفترة طويلة حتى١٩٨٠ (Vaa, M., 2000, 27 . 28).

ودفعت التغيرات الحادة في اتجاهات النمو الحضري أيضاً لمزيد من الضغط على الموارد السكنية المتاحة وظهرت لذلك مشكلة السكن وعجزه عن تلبية احتياجات السكان حتى في المدن الجديدة المخططة، على الرغم من وجود مخططات حكومية لقطاع السكن كما هو الحال في "أبوجا " العاصمة الجديدة ، إلا أن المدينة تواجه مشكلة حقيقية في قطاع السكن تتعلق بنقص وعجز الموارد السكنية المتاحة عن تلبية احتياجات السكان، فقد أحدث انتقال الوزارات والهيئات من لاجوس إلي أبوجا خلال فترة قصيرة تغييرات صارمة في اتجاهات النمو السكاني نجم عنها زيادة كبيرة في نزوح السكان صوب العاصمة الجديدة ، مما أدى لحدوث ضغط كبير على الموارد المتاحة للمدينة خلال مرحلة الإنشاء الأولي وتسبب في ضغط على شبكات البيئة الأساسية وقطاعاتها خاصة السكن ، و تفاقمت مشكلة السكن مع النقص الحاد في المساكن ما أدى لارتفاع قيمة الإيجارات و ارتفاع أسعار الأراضي حتى أنه قد سجلت حالات تشرد

وانعدام المأوى مع السنوات الأولى للمدينة على الرغم من حداثة نشأة المدينة المخططة. (Ikejiofor, U., 1997, 143) .

(ب)السياسات الحكومية والشعبية في قطاع الإسكان :

اعتمدت السياسات السكانية منذ الفترة الاستعمارية على ترسيخ مبدأ الفصل والعزل السكني بين المناطق السكنية التي تخص الأوربيين وأعمالها وبين مناطق سكني الأفارقة المحليين والتي تمثل المناطق الأسوأ في المدينة بكل ظروفها المتعلقة بالمسكن و شبكة الشوراع و المرافق و الخدمات ،ولا تزال أجزاء من مدن غربي إفريقيا تعكس أحياؤها السيئة تلك الصورة بشكل واضح كما هو في مناطق المدينة القديمة في" دكار " المدينا " أو جيمس تاون في أكرا ، واستبدلت سياسة العزل والفصل السكني طبقاً للمبادئ الاستعمارية بنوع آخر من العزل والفصل السكني القائم على أسس اجتماعية طبقية واقتصادية بعد الاستقلال (Nijega, C., 2002, 10).

وقد رسخت بعض الحكومات مفهوم هذا الفصل من خلال تبني مسئولية توفير أنماط السكن الحكومي المرتفعة لكبار الموظفين العاملين بالوظائف الإدارية العليا كما في أبوجا، كما أدى تضارب السياسات الحكومية و خاصة سياسة إعادة توطين السكان المحليين التي أثرت بشكل كبير منذ ١٩٨٧ في نمو و انتشار أنماط مستعمرات السكن غير الرسمي حول العاصمة الجديدة ، فأظهرت دراسة المسح الاجتماعي والاقتصادي للعاصمة عام ١٩٨٧ تحديد حجم السكان المحليين في منطقة العاصمه الفيدراليه بنحو ٣١٦.٠٠٠ نسمة والتي طالما قدر قبل المسح من ٢٥ : ١٥٠ ألف نسمة ،وهو الأمر الذي دفع الحكومة للتراجع عن سياسة إعادة التوطين المعلنة في مقابل دفع تعويضات لأصحاب الأراضي نظراً لارتفاع التكلفة المالية، مما هدد بتأخير عمليات إنشاء العاصمة في ظل قلة الموارد المالية المتاحة ،فظهرت السياسة البدلية عام ١٩٩٢ بنقل المتضررين من إنشاء المرحلة الأولى للعاصمة ، و لم تلبث السياسة الحكومية إزاء توطين المتضررين من العودة مرة أخرى عام ١٩٩٩ لقرار نقل وإعادة توطين كل السكان بعد إنجاز بعض القرى والمحلات التي سيتم النقل إليها مثل محلة Jibi والواقعة إلي الجانب الشمالي من منطقة العاصمة الفيدرالية وتراجعت الحكومة خلال عام ٢٠٠٠ عن هذا القرار بعد استيلاء سلطة الجيش على تلك المحلة في حين تم إعادة توطين لأغلب السكان خلال عام ٢٠٠٣ في مجموعة من القرى حول المدينة ، بينما أدى تضارب تلك السياسات إلي نمو المحلات العشوائية و مستعمرات وضع اليد حول العاصمة الجديدة في تلال (Gwagwa/karu/Nyonya/Karmo) كما يتضح من شكل رقم

(٥٠) كنتيجة مباشرة لنقص الأراضي والحاجة لتوفير مسكن للمهاجرين والنازحين والعمال (Jibril,I.U, 2006,2 , 7) .

شكل رقم(٥٠) المناطق الأحياء العشوائية في أبوجا عام ٢٠٠٦

المصدر:

JIBRIL,I.U : Resettlement Issues, Squatter Settlements and the Problems of Land Administration in Abuja, Nigeria's Federal Capital, Promoting Land Administration and Good Governance,5th Regional Conference ,Accra, Ghana, March 8-11, 2006, 7

وقد وقف النمو الحضري والعمراني للمدينة سبباً وراء هذا التعدي، بعد أن لحقت العديد من المثالب والأخطاء تنفيذ المخطط العام لأبوجا ، ولعل أسوأها هو ما يتعلق بتنفيذ خطة استخدام الأرض والتي تم خلالها استخدام مناطق الأراضي الفضاء والمساحات الخضراء لأغراض سكنية ، كما تحولت الأراضي المخصصة للخدمات التعليمية إلي الاستخدامات السكنية ، في حين تحولت بعض الأراضي المخصصة للاستخدام السكني للاستخدامات التجارية ، واتبعت الحكومة في مواجهة هذا الوضع السيئ سياسة تنفيذ مشروع لإعادة تجديد رخص الملكية للأراضي داخل العاصمة الفيدرالية الجديدة ، وقد أثرت هذه السياسة بشكل سلبي كبير على قطاع السكن إذ توقفت نتيجة لها استكمال أعمال البناء والتشييد السكني حتى يتم البت في صلاحية الرخصة القديمة ، خاصة وأن إلغاء الرخص قد شمل إلغاء عقود وشهادات مليكة الأراضي للعديد من البنوك والشركات العاملة في قطاع السكن والبناء والتي اعتبرت ملكياتها باطلة

وغير قانونية بالإضافة لتراجع المستثمرين من القطاع الخاص عن المشاركة في قطاع السكن في ظل العديد من التهديدات والمخاطر المتعلقة بالسياسات الحكومية .

وهكذا أصبح امتلاك الأرض حجر عثرة أمام السكان وخاصة أصحاب الدخل المنخفض، ومن ثم أصبح الاعتمادا الأساسي في الحصول على مسكن يقتصر على مشروع السكن الحكومي الفيدرالي والذي يعاني من العديد من المشكلات مثل ارتفاع القيمة الإيجارية بشكل لا يتناسب مع غالبية السكان من متوسطي و محدودي الدخل والذي من المفترض أن ينفذ المشروع لخدمتهم، هذا بالإضافة لما تواجهه السياسات الحكومية في قطاع السكن من المشكلات المتعلقة بنقص الموارد المالية المتاحة خاصة مع زيادة النمو السكاني وقلة مشاركة القطاع الخاص الاعتمادا على الخامات المستوردة في البناء وكلها أعباء تثقل كاهل قطاع السكن الحكومي (Daramola, S. A , 2000, 49).

وقد أدى فشل السياسات الحكومية وغياب السياسات الملائمة لتحقيق جذب استثمارات القطاع الخاص للعمل في قطاع السكن، إلى ظهور بعض السياسات الشعبية لمواجهة المشكلة ، فتبني السكان في أبوجا حلولاً تمثلت في المشاركة في المسكن المستأجر أو استئجار مسكن في المحلات والمستوطنات المجاورة للمدنية الأصلية (Ikejiofor, U. , 1998, 429).

وتنوعت أنماط المشاركة في المسكن بين نمط المشاركين المتشاركين Sharing Sharers وتكون فيه المشاركة في المسكن بصورة مستديمة تهدف بالدرجة الأولى لزيادة الدخل واقتسام تكاليف الإيجار والمعيشة ويمثل هذا النوع من المشاركة النسبة الأكبر مقارنة بالنمط الآخر ، وهو المشاركة غير الدائمة أو كما يطلق عليها العائمة "Floating Sharers" و تكون المشاركة في المسكن في هذا النوع مؤقتة وغالباً ما ترتبط بحالة وفود و استقبال أقارب للأسرة، بينما يمثل نوع نمط المشاركة الليلية للنوم فقط "Night Only" أحد أنماط المشاركة غير الدائمة أو المستديمة، وهو نوع ثانوي و فيه يقضي المشارك فترة النهار بالخارج و يستخدم غرفة التخزين للنوم أثناء الليل.

وتبلغ المشكلة ذروتها في حالة مشاركة المسكن في نمط السكن المنخفض فقد أظهرت دراسة مسحية بالعينة تمت عام ١٩٩٨ على ٤٥ أسرة من ذوي الدخل المنخفض والتي تقطن غرفة واحدة وتعيش نمط المشاركة الدائمة في المسكن، أن نحو ٣٦ أسرة من العينه بما يمثل نحو٨٠% من العينه لديهم مشارك واحد، في حين أن ٩ أسر لديها فردان مشاركان بالإضافة لعدد أفراد الأسرة الذي يتراوح بين ٥ : ٦ أفراد، وقد أثرت صعوبة الحصول على مسكن على تركيب الأسر المعيشية النازحة صوب العاصمة، فطبقا لما أظهرته دراسة مسحية بالعينة تمت على ١٢٠ أسرة من الوافدين للعاصمة أن نحو ١١٦ أسرة

من العينة يعولها رجل في حين سجلت أربع حالات أسر فقط كانت المرأة رب الأسرة ، ،وقد يتجاوز الوضع في أبوجا هذا الحد إلي وضع أسوأ مع تنامي الإمكانات الاقتصادية والاجتماعية للعاصمة الجديدة مما يلقي بمزيد من الضغط على سوق الأراضي والعقارات وهو ما يستلزم إيجاد حلول غير نمطية لمواجهة مشكلات الإسكان (Ikejiofor, U., 1998, 429 . 435) .

(ج)ارتفاع أسعار الأراضي والمضاربة العقارية :

تعتبر المضاربة العقارية والإيجارات الباهظة مؤشرات سلبية للتخطيط الحضري كما أنها تقوي العزل السكني والازدواجية التركيبية ، وتتلازم تلك الخصائص والسمات مع الازدواجية الحضرية في الدول النامية ويشتد ارتفاع أسعارالأراضي على وجه الخصوص في وسط المدينة حيث المناطق المتدهورة ، وتتكرر ظاهرة تحول وسط المدينة إلي منطقة سكنية متدهورة في الدول النامية وتتحدد قيمة الأراضي المخصصة للبناء والاستخدام التجاري وفق مستوى الأسعار في وسط المدنية والطلب عليها ودائماً ما تتزايد أسعارالأراضي بشكل مستمرلأنها سلعة اقتصادية غير متجددة (عزيزة بدر ، ٢٠٠٢ ، ٨٨ ، ٨٩) .

وقد وقفت قلة مساحات الأراضي ذات الصفة القانونية الشرعية الصالحة للبناء سبباً وراء أزمة السكن في العديد من العواصم مثل "بماكو" ، والتي ظلت تعاني من تلك المشكلة لعقود طويلة زاد من حدتها انتعاش السوق غير الشرعي للأراضي (extralegal) و زيادة المضاربة غير القانونية على الأراضي غير التابعة للدولة حتي تمكنت حكومة مالي عام ١٩٩٢ بمساعدة البنك الدولي من إنشاء هيئة حكومية رسمية لتنمية السكن يسند إليها الإشراف على عمليات البيع والشراء للأراضي التابعة للدولة من خلال مزادات عامة كما أسند إليها إقامة مشاريع إنشاء الوحدات السكنية لمتوسطي الدخل ولكن بعد إتمامها تم عرضها بأسعار مرتفعة تفوق قدرة متوسطي ومحدودي الدخل، فاقتصر دور الهيئة بذلك في أغلب نشاطها على الإشراف على تقسيم الأراضي التابعة للدولة وبيعها للتحكم في أسواق المضاربة العقارية(Vaa, M., 2000, 31 . 32).

و قد تسبب تضارب السياسات الحكومية في انتعاش سوق الأراضي غير الشرعي و زيادة حدة المضاربة العقارية كما حدث في أبوجا منذ مراحل نشأتها الأولى ، فقد مثل تغير و تعدد سياسات إعادة توطين السكان المحليين في منطقة أبوجا أحد أهم أسباب ارتفاع قيمة الأراضي في العاصمة وانتعاش المضاربة العقارية خاصة بعد تحديد قيمة منخفضة لتعويضات الأراضي،كما لم يتضمن قانون التعويضات الأراضي الفضاء خالية الاستخدام بل اقتصر التعويض على الأراضي الزراعية أو المستخدمة للرعي وقد كانت جميعها تعويضات ضئيلة ولذلك فضل أصحاب الأراضي سوء الفضاء أو الزراعية بيع الأرض

لأفراد أو لهيئات خاصة عوضا عن انتظار تعويضات الحكومة مما ساهم في رفع أسعار الأرض بصورة سريعة، في حين أغفل الكثير من السكان في المرحلة الأولى لإنشاء العاصمة أن كل أراضي المدينة الواقعة في المنطقة العاصمة الفيدرالية تقع تحت ملكية الحكومة "الاتحاد الفيدرالي " الدولة، فعلى الرغم من الملكية الإسمية للسكان المحليين إلا أنه لا يحق لهم التصرف فيها بالبيع ونقل ملكيتها دون موافقة الجهات المختصة و هو الأمر الذي أدي اكتشافه إلي زيادة انتعاش السوق السوداء وغير الشرعية للأراضي مرة أخرى ، وأصبحت هذه السوق أسهل الطرق لحصول واضعي اليد على الأراضي وكون الكثير منهم ثروات من خلال المخاطرة ببيع الأرض أو إيجارها لمدة عامين قبل تخصيص الحكومة لها والتهرب من دفع ضرائبها ثم يستعيد واضع اليد الأرض مرة أخرى بعد مدة الإيجار مما ساعد في نمو مستعمرات وضع اليد حول العاصمة الجديدة (Jibril,I.U, 2006, 9 . 10).

وعلى الرغم من تزايد القيود والقوانين والتشريعات الخاصة بقطاع السكن ،و ما يرتبط به من صعوبة الحصول على الأرض أو القوانين البناء والتشييد والتي تحد من قدرة القطاع الخاص على زيادة الاستثمارات في الدول النامية إلا أن القطاع الخاص لا يزال مسيطراً على توفير نسبة كبيرة من الاحتياجات السكنية في مدن العالم الثالث، خاصة في ظل المعوقات التي أصبحت تواجه القطاع الحكومي و في ظل التغييرات الاجتماعية والاقتصادية واستمرار النمو الحضري السريع للسكان مما أثقل كاهل الحكومات في ظل مواردها المالية المحدودة ، وتشير العديد من الدراسات إلي استمرار تزايد سيطرة القطاع الخاص على قطاع السكن خلال القرن الـ ٢١ في مدن العالم الثالث بقطاعيه الرسمي وغير الرسمي على السواء و حتى في المدن الجديدة كما هو الحال في أبوجا، فقد أعلنت هيئة تنمية العاصمة الفيدرالية عن توفير الوحدات السكنية في المرحلة الأولى من إنشاء العاصمة وذلك دعماً وتحفيزاً للانتقال للعاصمة الجديدة والتي كانت لا تزال تنقصها الكثير من الخدمات وحين لم تكن هناك مبادرات نحو الاستثمارات المالية في العاصمة الجديدة ، و مع نهاية ١٩٩١ بدأ القطاع الخاص مساهمته في استثمارات السكن معتمداً على المضاربات العقارية للأراضي.، و تركز دوره في إنشاء وحدات السكن المتوسط والمنخفض بعيداً عن أبوجا العاصمة ولكن داخل نطاق منطقة العاصمة الفيدرالية في شريط ضيق في مناطق Karu /Nyonya / Gwagwa ، وتزايد تركزه بشكل أكبر في منطقة Suleja والتي تمثل أقدم محلة عمرانية بمنطقة العاصمة الفيدرالية.

وتضم استثمارات قطاع السكن الخاص في أبوجا نوعين، استثمار صغار المنتجين من الأفراد و يرتبط به نمط السكن المنخفض ويغلب عليه لذلك صورة السكن غير الرسمي، ولا يخضع هذا النمط من

قطاع السكن الخاص إلي النظام الضريبي وفي المقابل فإنه يعاني من غياب الخدمات والمرافق والحرمان من التسهيلات البنكية والمساعدات الحكومية، أما النمط الآخر فهو نمط شركات الاستثمار العقاري و التي تعمل في تنفيذ مشروعات السكن المتوسط والمنخفض أيضاً، وتتنوع وحداتها في أنظمتها بين التمليك والإيجار، وتنحصر طرق الحصول على الأرض فيها بين المنافذ الحكومية والمضاربات العقارية من خلال المزادات الرسمية أو من خلال الزعماء المحليين في حالات شركات صغار المستثمرين أو المساكن الفردية، وقد حصل نحو ٥٠% من سكان القطاع الخاص في عام ١٩٩٧على مساحات أراضيهم من الزعماء المحليين خاصة في المناطق التي رفض فيها السكان المحليون الانتقال وإعادة التوطين في القرى المجاورة، بينما بلغت مساهمة المضاربين العقاريين في مساحات السكن للقطاع الخاص بنحو ٤٠% واقتصرت نسبة الحاصلين على الأراضي عبر المنافذ الحكومية على ١٠% فقط (Ikejiofor, U. , 1997,410 . 418).

و تكشف بذلك دراسة مفردات التركيب الداخلي للمدن العواصم في غربي إفريقيا عن اتفاقها مع السمات العامة لتركيب المدن الإفريقية ، والتي تشير في عمومها إلى تباينها عن المدن الأخرى في أنحاء أخرى من العالم ، فقد حول تسارع معدلات النمو الحضري أحياء عديدة من المدن إلى مناطق متدهورة في ظل غياب التخطيط و انتشار وتوسع البناء و السكن غير الرسمي ، فضلاً عن الإرث الاستعماري والذي أضعف روابط المدن بأقاليمها و الذي نجم عن اختيار المواضع والمواقع الصالحة غالباً للإقامة الموانيء حتى يسهل نزح الثروات للخارج مما دعم الروابط و الصلات الخارجية عن الداخلية ، كما انعكس على استخدامات الأرض في المدن واتساع المساحات المخصصة لأنشطة الموانيء وعمليات الشحن والتفريغ والتخزين، وتركيز الخدمات المرتبطة بنوعية الحياة الحضرية و التي تقل أو تغيب في المناطق الريفية إن لم تكن تتفاوت بين أحياء المدن نفسها مما يدفع بمزيد من تيارات الهجرة (الريفية الحضرية –الحضرية الحضرية) إلى المدن الكبرى ويؤثر على النمو العمراني للمدينة وظهور المناطق العشوائية وظهور أنماط السكن دون المستوى والمناطق المتدهورة في داخل المدن و حولها، والتي يعكسها التركيب الداخلي، وتعود في جانب منها إلى نقص وعجز التمويل الحكومي والذي يعول عليه في الدول الإفريقية الجانب الأكبر في إنشاء المنافع العامة مع ما يعانيه اقتصاد تلك الدول الإفريقية من تدنى مستوى الأداء بصورة لا تقدرعلى تغطية تكاليف تلبية الاحتياجات السكانية المتسارعة النمو مما يؤدى لانهيار مفردات التركيب الحضري (مدحت جابر، ٢٠٠٣ :٣٢٨،٣٢٩) .

الفصل الخامس
دراسة تحليلية لخصائص التركيب الداخلي لنماذج من عواصم غربي إفريقيا

أولاً: دراسة تحليلية لخصائص التركيب الداخلي لأكـــــرا

١. مورفولوجية مدينة (أكرا)

أ. مراحل تطور النمو العمراني لمدينة أكرا

ب. خـطـة المـديـنـة

٢. التركيب الوظيفي واستخدام الأرض في أكرا بعد الاستقلال

٣. الأنماط السكنية وضوابط نموها و توزيعها في أكرا

أ. أنماط السكن في أكرا

ب. ضوابط و محددات نمو و توزيع أنماط السكن في أكرا

ج. تجهيزات المسكن وشبكات الخدمات والمرافق

ثانياً : دراسة تحليلية لخصائص التركيب الداخلي لمدينة دكـــــار

١. مورفولوجية مدينة دكار

أ. مراحل تطور النمو العمراني لمدينة لدكار

ب. خطة المدينة

٢. التركيب الوظيفي لمدينة دكار

٣. الأنماط السكنية وخصائص تجهيزات المسكن في دكار

ثالثاً : دراسة تحليلية لخصائص التركيب الداخلي لمدينة نواكشوط

١. موفولوجية مدينة نواكشوط:

أ. مراحل النمو والتوسع العمراني لمدينة نواكشوط

ب. خطة المدينة

٢. المناطق الوظيفية واستخدامات الأراضي في نواكشوط

٣. أنماط وخصائص السكن في نواكشوط

الفصل الخامس

دراسة تحليلية لخصائص التركيب الداخلي لنماذج من عواصم غربي إفريقيا

أولاً: دراسة تحليلية لخصائص التركيب الداخلي لمدينة أكـــــــــــــرا

(١) مورفولوجية مدينة (أكرا):

تعقد التركيب الحضري الداخلي لمدينة أكرا في الغالب نتيجة العديد من المشكلات التي ارتبطت بالنمو و الزحف العمراني السريع للمدينة ، وتتيح دراسة أهم مفردات وعناصر مورفولوجية المدينة و رصد مراحل نموها ، تعليل نمو المدينة و فهم الملامح الرئيسية عن أصل وظيفة المدينة والتعرف على خطتها ، وفهم العلاقة بين وظيفة المدينة و تركيبها الوظيفي وما طرأ عليه من تغيرات نتيجة عمليات وعوامل اجتماعية و اقتصادية، و ربط دور المعطيات السابقة في التأثير على صورة التركيب الداخلي لمدينة أكرا .

وتقع أكرا عاصمة غانا في الجنوب الشرقي من الدولة، وتتعدد التعاريف التي تحدد أكرا بصفتها الإدارية بين أكرا الكبرى المتروبوليتانية (GAMA) و التي تضم كتلها الحضرية طبقا لهذا التعريف ثلاثة أقسام إدارية تمثل في (بلدية أكرا و بلدية تيما وبلدية الجا) ، و تمثل المدينة أكرا المتروبوليتانية (AMA) نحو ٥٨% من إجمالي مساحة (GAMA) بينما تمثل كتلة "تيما " ١٦ % من المساحة، و تقع على بعد ١٢.٨ كم من بلدية أكرا ، في حين تمثل" الجا" نحو ٢٦ % ، و تضم البلدية الأخيرة معظم نسبة الهوامش شبه الحضرية لأكرا المتروبوليتانية، بينما تضم أكرا المتروبوليتانية (AMA) أكرا و تيما و التي تمثل أكبر تجمع حضرى متصل للمدينة و تتمثل هوامشها الحضرية في هوامش تيما شرقا أما الهوامش شبه الحضرية فتقع النسبة الأغلب منها غربا ضمن بلدية الجا ، كما يضم التعريف الأكبر "إقليم أكرا الكبرى" أكرا الكبرى المتروبوليتانية بالاضافة لكل من (Dangme west & Dangme west) ، وتتلاشى حدود بلدية أكرا بشكل واضح مع خليج غينيا من الجنوب وتحدد حدودها الشمالية بجامعة غانا في الشمال بينما تحدها مدينة(تيما)التوأمية شرقا وخليج كوزيل غرباً(Grant, R.&Yankson ,P., 2003, 1) .

(أ) مراحل تطور النمو العمراني لمدينة أكرا:

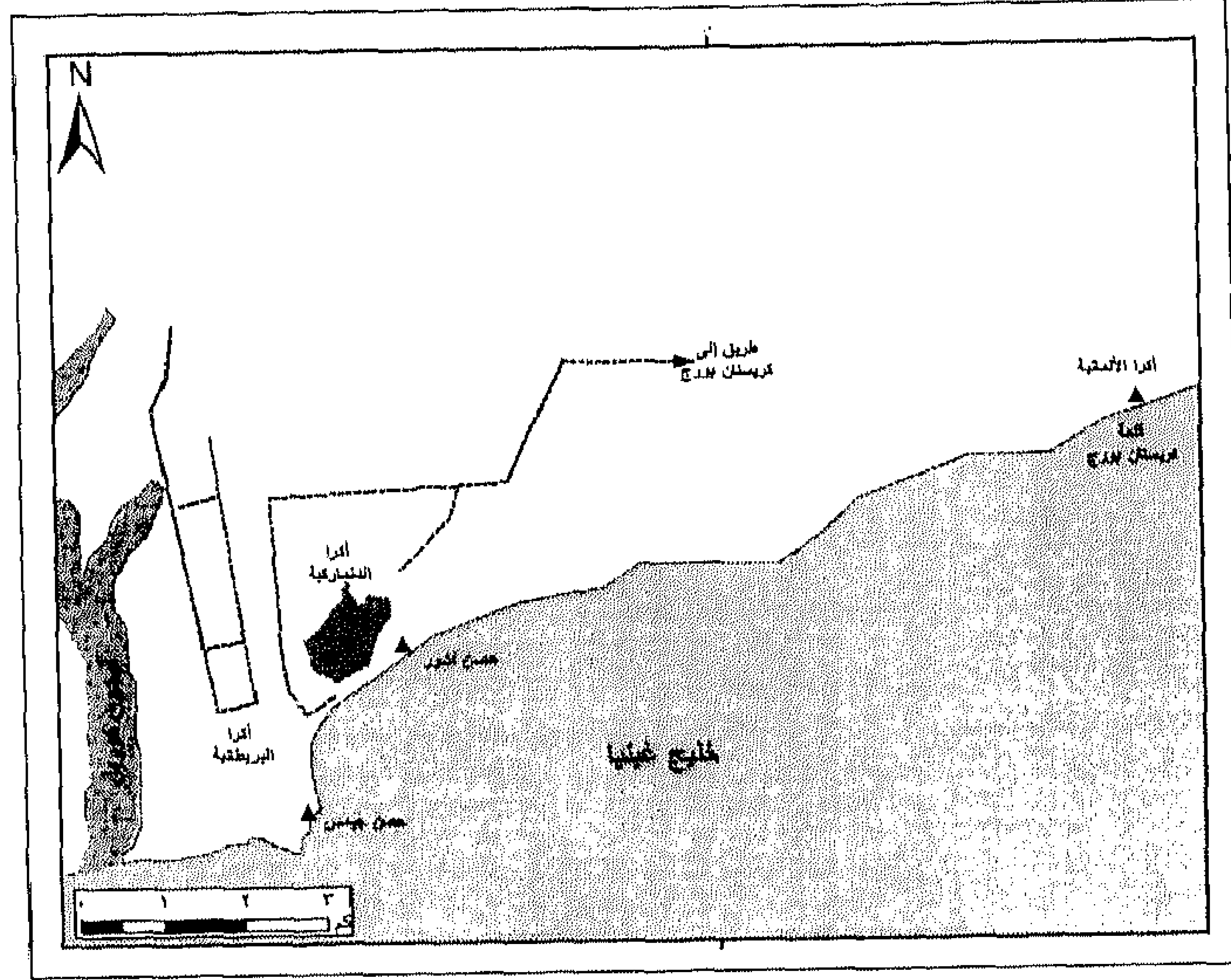
تمثل "أكرا" طبقاً لتصنيف (O'Connor) للمدن الإفريقية أحد نماذج المدن الهجين أو الخليط Hybrid City ، والتي يضم تركيبها خليطاً من العناصر الوطنية والمؤثرات الخارجية الاستعمارية والحديثة ، وتتجاور تلك المؤثرات بشكل متساو تقريباً ويتداخل توزيعها بشكل لا يمكن معه ترسيم حدود فاصلة لكل قسم على حدة (O'Connor,A., 1983, :40) ويفسر كل قسم من المدينة جزءاً من تاريخها، ومراحل نموها الحضري منذ فترة ما قبل الاستعمار والفترة الاستعمارية وبعد الاستقلال، و انقسمت مرحله ما بعد الاستقلال إلى قسمين الفتره الأولى قبل تنفيذ برامج وسياسات الإصلاح الهيكلي من(١٩٧٥ وحتى ١٩٨٦) ، أما المرحلة الثانية فهى مرحلة ما بعد تنفيذ برامج وسياسات الإصلاح الهيكلي و التي تنقسم ثانوياً طبقاً لمراحل تنفيذ سياسات الإصلاح الهيكلي لمرحلتين ، تتزامن الأولى منها مع بداية مرحلة تنفيذ برامج الإصلاح الهيكلي والتي بدأت منذ (١٩٨٦وحتى١٩٩٢) ثم المرحلة التالية لتطبيق سياسات الإصلاح الهيكلي والتي انعكست آثارها على تغير شكل النسيج الحضري للمدينة بعد ١٩٩٢و حتى عام ١٩٩٧(Yeboah,I.E., 2000, 68).

* النمو العمراني لمدينة أكرا قبل الاستعمار:

نشأت مدينة أكرا قبل الاستعمار كمحلة صيد تركزت أغلب نقاطها المعمورة بعيداً عن الساحل في المناطق الداخلية حيث كانت تؤدى وظيفة أساسية كنقطة انتقال ومرور بين التجارة عبر الصحراء وبين مناطق إمبراطورية غانا، وأنشأ الهولنديون حصن Ussher والذي مثل النواة التي نشأت حولها المدينة الأولى مع خطوات الاستعمار المبكر، وتلاها إنشاء قلعة كرسيتابورج على أيدي السويديين عام ١٦٥٧ ثم حصن جيمس تاون الذي أقامه الأوربيون عام ١٦٧٣ ، وشكلت تلك النواة المحلة الأولى قبل الاستعمار الاستيطاني للمدينة ١٨٧٠.

وشهدت مدينة أكرا نمواً عمرانياً منذ نشأتها عام ١٧٨٠،فامتدت كتلها الحضرية المبنية لنحو ١٠كم لتضم عدداً من الوحدات التي تمثل نواة المدينة الأولى والتي تركزت حول قلعة Ussher وكرسيتان بورج، كما يتضح من شكل رقم(٥١)

شكل رقم (٥١) مدينة أكرا سنة١٨٢٦



المصدر :

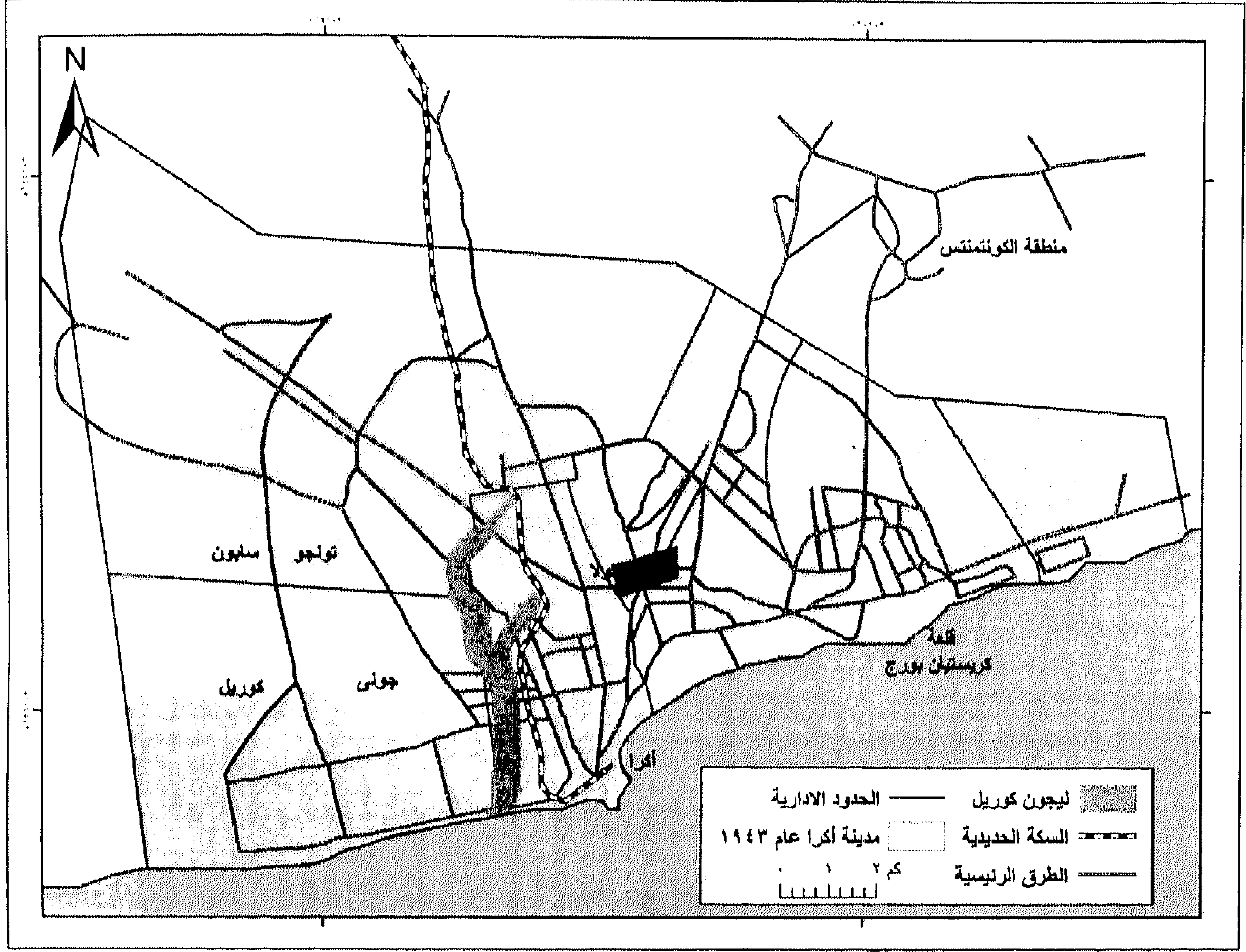
YEBOAH,I.E: Structural Adjustment And Emerging Urban Form In Accra, Ghana, Africa Today Vol.47,NO.2, Indiana University Press,Spring, 2000

و لم تكن أكرا سوى نقطة تجارية صغيرة لا يتعد تركيبها سوى مجموعات متراصة من المنازل التي بنيت من مواد البيئة المحلية حتى ١٨٧٠، وتفصل تلك المنازل بعض الممرات الضـــيقة الملتويـــة، وانحصرت وظائف المدينة خلال تلك الفترة على الوظائف الدفاعية ومناطق التجارة والصيد، بينما انقسمت المنطقة المعمورة بين المناطق الوطنية للسكان المحليين وبين الحصون الأوربية الناهضة مع الاســـتعمار المبكر.

<u>* النمو العمراني لمدينة أكرا خلال الفترة الاستعمارية:</u>

يمكن إرجاع نشأة المدينة الاستعمارية كمركز حضرى لبداية عام١٨٧٧ بعد أن تم نقل عاصمة المستعمرة البريطانية من كيب كوست إلى أكرا لتمثل مقر حكم المستعمرة، وجاءت عملية النقل لأسباب ودوافع صحية في الغالب وللابتعاد عن مناطق المحليين الوطنية ، واتخذت المدينة في نموها خلال تلك الفترة اتجاهاً بعيداً عن منطقة النواة الساحلية كما يتضح من شكل (٥٢)

شكل رقم (٥٢) مدينة أكرا خلال الفترة الاستعمارية في ١٩٤٣



المصدر:

Grant, R.& Yankson ,P. : Accra City profile, Cities, Vol. 20,No. 1, 2002 Elsevier Science Ltd 2003:1

فانتظمت محاور نمو المدينة في نمط إشعاعي، حول نواة مركزها الميناء الذي ربط ساحل الذهب بانجلترا ، كما اتضح من(شكل رقم ٥٢) ، وقد وجه الميناء نمو المدينة، و دعم موقعه المركزي و تطور الوظيفة التجارية نمو المدينة بعد عام ١٨٩٩ بعد أن أصبح ميناء أكرا أهم موانىء ساحل الذهب والميناء الرئيسى،و نقطة التقاء و تجميع الاقتصاد الاستعمارى الذي يمر كله بنقطة الأساس أكرا بعد أن تم توصيلها بمناطق زراعة المحاصيل النقدية مثل (الكاكاو) ، كما شهدت شبكة النقل إضافات هامة خلال الفترة الاستعمارية منذ ١٩٢٠عام و التي مثلت أكرا خلالها عقدة لشبكة النقل بالسكك الحديدية ، و تضمنت وحدات المدينة خلال الفترة الاستعمارية النواة الوطنية للمدينة الأولى حول منطقة سوق (ماكولا) والذي تم إنشاءها عام ١٩٢٤ لإقامة المحليين (Grant, R.& Yankson ,P. 2003, 66) ، و المنطقة الشرقية من نواة المدينة حيث مقر ومركز الحكم في كرسيتان بورج و منطقة فكتوريا بورج غرباً والتي مثلت منطقة استقرار وسكن للأوربيين ، بينما امتد نمو المدينة في عام ١٩٣٤ إلى الشمال و إلى الشمال الشرقي

حتى منطقة (Cantomunts كانتومنتس) (وريدج Ridge)،وعكست أسماء شوارعها و رموزها الحضرية المؤثرات الاستعمارية البريطانية (Aryeety, S., 1997,192).

***النمو العمراني لمدينة أكرا بعد الاستقلال:**

شهدت أكرا تغيرات عديدة في نموها و تركيبها الحضري بعد استقلال غانا منذ ١٩٥٧، وبعد أن أصبحت العاصمة الرسمية للدولة المستقلة ، وحققت المدينة نمو حجماً وعمرانياً سريعاً خلال مراحل نموها بعد الاستقلال ، وتعددت مراحل نمو المدينة بعد الاستقلال إلى عدة مراحل أبرزها الفترات منذ ١٩٧٥ حتى ١٩٩٧ و التي انقسمت إلى فترتين طبقا للبدء في تنفيذ سياسات وبرامج الإصلاح كما سبق الذكر، ووصلت مساحة المدينة عام ١٩٧٥ إلى ١٦٢.٩ كم^{٢} ، ثم واصل النمو العمراني للمدينة امتداده حتى وصلت مساحة المدينة إلى ٦٨٢.٧ كم^{٢} عام ١٩٩٧، ويوضح الجدول التالي تغير مساحة للكتلة الحضرية لأكرا ونموها العمراني خلال الفترة من ١٩٧٥وحتى١٩٩٧ .

جدول رقم (١٩) نمومساحة مدينة أكرا المتروبوليتانية خلال الفترة (١٩٧٥-١٩٩٧)

السنة	المساحة كم^{٢}	الفترة	الفاصل الزمني	الزيادة في المساحة كم^{٢}	نسبة الزيادة%
١٩٧٥	١٦٢.٩٥٧٦٢	–	–	–	–
١٩٨٦	٢٣٧.٥٢٦٣١	١٩٨٦-١٩٧٥	١١	٧٤.٥٦٨٦٩	%٤٥.٧٦
١٩٩٢	٣٤٧.٥٣١٣٨	١٩٩٢-١٩٨٦	٦	١١٠.٠٠٥٠٧	%٤٦.٣١
١٩٩٧	٦٨٢.٧٤٩٩	١٩٩٧-١٩٩٢	٥	٣٣٥.٢١٨٥٢	%٩٦.٤٦
*٢٠٠٢	٧٥٨.٨٧	٢٠٠٢-١٩٩٧	٥	٧٧.٧	%١١

المصدر:

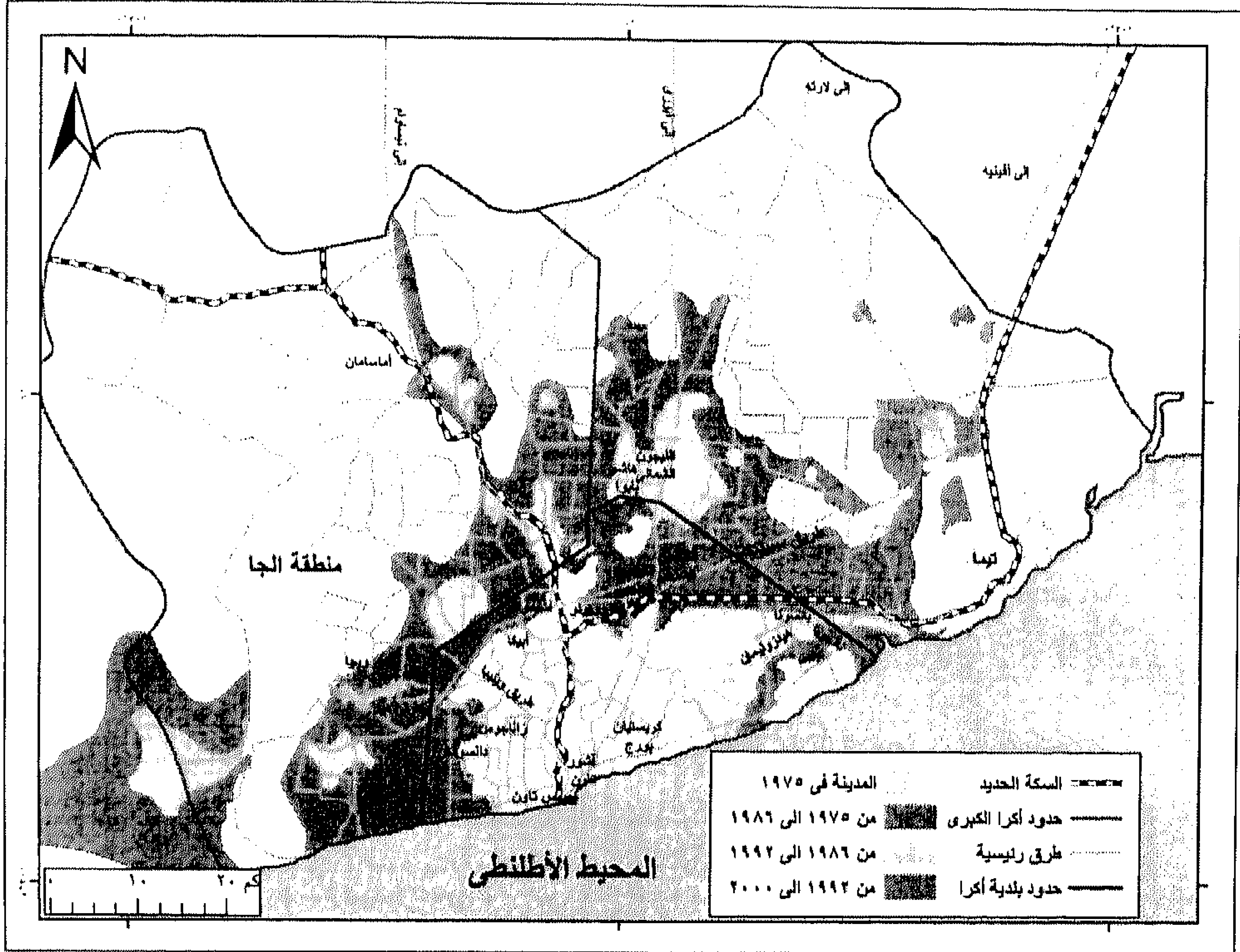
YEBOAH,I.E: Structural Adjustment And Emerging Urban Form In Accra, Ghana, Africa Today Vol.47,NO.2, , Indiana University Press,Spring,2000, 69, Table 1

***Yankson, W.K&. Kofie, R.Y**.: Monitoring Urban Growth, Urbanization of the Fringe Area of Accra, **RSAL - Remote Sensing and GIS Applications Laboratory,** Working Paper, 2004, 5

وكما يتضح من الجدول رقم (١٩) بلغت نسبة زيادة النمو العمراني خلال الفترة من ١٩٧٥ و حتى ١٩٩٧ نحو ٣١٨% بزيادة قدرها٥٢٠ كم^{٢} ، محققة بذلك تضاعفا لأربع مرات خلال ٢٢ سنة ،ووقعت معظم هذه الزيادة خلال الخمس سنوات بين ١٩٩٢-١٩٩٧ فقد حققت المدينة في تلك الفترة زيادة

قدرها ٩٦% ،بينما تميزت فترة النمو الأولى قبل تنفيذ برامج وسياسات الإصلاح خلال الفترة من(١٩٧٥ وحتى ١٩٨٦) ببطء معدلات النمو العمراني و كما يوضح شكل (٥٣)

شكل رقم (٥٣) نمو مساحة مدينة أكرا منذ ١٩٧٥ و حتى عام ٢٠٠٠



المصدر : بتصرف اعتمادا على:

YEBOAH,I.E: Structural Adjustment And Emerging Urban Form In Accra, Ghana, Africa Today Vol.47,NO.2, . Indiana University Press,Spring,2000, 68

Songsore, J., et.al : Environmental Health Watch And Disaster Monitoring In The Greater Accra Metropolitan Area (GAMA), 2005. University OF Ghana, Legon, Project Proposal presented to UNDP/IIED, 2006, 2005, 29

اتخذ النمو العمراني خلال هذه المرحلة اتجاهات ومحاور امتدت في أغلبها حول هوامش حـدود الكتلة الحضرية المبنية عام ١٩٧٥ في ثلاثة اتجاهات رئيسية على وجه الخصوص هى :

المحور الأول الممتد حول الجزء الشمالي مع طرق النقل في (الليجون الشرقي /والليجون الجنوبى /وشمال دزوريولو North Dzorwulu /وشمال أشيموتاA Chimota /ومنطقة Abeka)،المحور الثاني والـذي امتد مع و حول خاصرة الجناح الغربي لمحاور شبكة النقل حيث يتلقى طريق (أكرا – وينيبا Winneba) والذي يضم عدة طرق تتفرع منه و هى (Mccarthy Hill، Gbawe ،malam) والمنطقة الجنوبيـة

الواقعة منها فى اتجاه (Dansomon)، المحور الثالث و قد امتد بشكل أساسي حول المنطقة المحيطة بـ Nungua و Teshie.

و على النقيض من معدلات النمو الحضري البطيئة فى المرحلة الأولى شهدت مرحلة النمو الثانية و التي انقسمت إلى مرحلتين، تزامنت الأولى منها مع بداية مرحلة تنفيذ برامج الإصلاح الهيكلى و التى بدأت منذ (١٩٨٦وحتى١٩٩٢) ، و نمت خلالها المدينة بشكل كبير حول حدود الكتلة الحضرية المبنية منذ عام ١٩٨٦ خاصة فى اتجاهات أهمها:

- الإتجاه الشمالي في المساحات المنحصرة بين(Nungua-Teshie) و تميز هذا الاتجاه بمعدلات نمو سريعة خلال الفترة الأولى من تنفيذ السياسات بين ١٩٨٦-١٩٩٢ نتيجة لإنشاء مصنع غزل ونسيج و مد خطوط النقل والمواصلات إلى المنطقة ، و الاتجاه الشرقي و الذي امتد حول Nungua Hedzoleman,Batsonaa ،بينما تمثل الاتجاه الثالث في منطقة التجمعات الحضرية الشمالية فى كل من تيما، أشيمان ، هذا بالاضافة لاتجاهات أخرى امتد فيها النمو العمرانى للمدينة نحو (الليجون الشمالى ومنطقة(Papao/Hacho) ومنطقة (جا Ga) و(Kasoa) و(weiJa) .

ومثلت الفترة التالية لتنفيذ سياسية الإصلاح الهيكلي بعد ١٩٩٢ وحتى ١٩٩٧ مرحلة النمو الثانية و التى شهدت امتدادا لمحاور نمو المدينة إلى الشمال الشرقي وإلى الغرب من الكتلة الحضرية وتركز النمو في منطقة(Ga) على وجه الخصوص، وتميزت هذه المرحلة الأخيرة منذ ١٩٩٢ و حتى ١٩٩٧ باتجاه محاورها نحو التوسع باتجاه المناطق الريفية وشبه الحضرية انطلاقاً من منطقة الساحل في اتجاهات إشعاعية(Yeboah,I.E., 2000, 68. 69. 90).

و تميز نمو المدينة خلال الفترات الحديثة بعد ١٩٩٧ و حتى ٢٠٠٢ بتسارع معدلات نمو المناطق الهامشية مقارنة بنمو باقى أجزاء الكتلة الحضرية للمدينة ، فقد رصدت أحد الدراسات القائمة على تحليل صورة القمر الصناعي لكتلة أكرا المتروبوليتانية عام ٢٠٠٢ نمو مساحة مناطق الهوامش شبه الحضرية للمدينة وتحولها من مناطق ريفية لمناطق استخدام حضرى لتصبح مساحة الكتلة الحضرية بالإضافة لهوامشها ٧٥٨.٨ كم٢، مثلت منها المناطق الحضرية فقط ٥٥٥ كم٢، بينما بلغت مساحة المناطق شبه الحضرية ٢٠٣ كم٢ ، و تمثلت أغلب الإمتدادات شبه الحضرية في منطقة (Ga) والتي تمثل أكبر التجمعات الريفية التي زحف إليها النمو العمرانى للمدينة ، فضمت أكرا المتروبوليتانية العديد من المحلات العمرانية (للجا) في عملية نموها المتعدد النوايات (Yankson, K& Kofie, R., 2004, 5).

و قد نمت المناطق الهامشية شبه الحضرية بصورة سريعة بعد عام ١٩٨٤ حيث لم يكن هناك وجود لأغلب تلك المناطق قبل تطبيق سياسيات الإصلاح ، وظهر أغلبها بعد ١٩٨٤ مثل منطقة Adenta East و Lishibi و التي نمت بشكل سريع، وربما يرجع السبب فيه إلى تشبع الوحدات الحضرية حول أكرا في اتجاه تيما و أشيمان Ashiaman و تيما الجديدة، فأصبحت المحلات الريفية هى الملاذ الوحيد للتمدد الحضري كما هو الحال في المحلات شبه الحضرية في منطقة (جا) Ga مثل (/ Adenta East / Lishibi / Kpone Kakasunaka) ، فطبقاً لتعداد غانا عام ١٩٨٤ سجلت أكرا نمواً حجمياً و عمرانياً ملحوظاً بعد إضافة ٢١ منطقة شبه حضرية حول أكرا بالضم الادارى و التي وأصبحت جزءاً من المدينة، فقد حقق النمو الحجمي لمدينة أكرا تضاعفا لنحو ثلاث مرات خلال الفترة التالية ١٩٧٠ وحتى ٢٠٠٠، في حين تعدت مرات التضاعف في المناطق شبه الحضرية الآخذة في النمو حول أكرا الثلاثة مرات، فقد تطور حجم السكان في المحلات شبه الحضرية حول أكرا من ١٠٦.٨٧٢ نسمة عام ١٩٧٥ قبل برامج الإصلاح الهيكلي ثم إلى ٢١٨.٠٠٠ عام ١٩٩٠ثم إلى ٢٣٣.٠٠٠ في عام ١٩٩٨ بعد مراحل الإصلاح، .(Yeboah, E., 2000, 70)

وقد دعمت شبكة الطرق و محاورها الإشعاعية قبل و بعد تطبيق سياسات الإصلاح الهيكلي عملية النمو الحضري وساهمت في تغيير الشكل الحضري للمدينة من خلال دورها التفاعلى في الربط بين مناطق وظيفية متباينة لتسهل عمليات الوصول بين منطقة أكرا الوسطى والمناطق شبه الحضرية، وقد جذبت محاور الطرق الكبرى الممتدة للمناطق شبه الحضرية العديد من الاستخدامات التجارية بأنواعها لتلك المناطق السكنية فخصصت الأدوار السفلى من المنشآت السكنية للاستخدام التجاري لبيع التجزئة ومستلزمات البناء وتجارة الأخشاب والتجهيزات المعدنية كما هو الحال على طول محاور كل من طرق أكرا / نيساوام وطريق (Haatso / المدينا) والطريق الممتد بين (أكرا / أبيرى) (Yeboah,E., 2003, .(110, 113

وقد اتبعت عمليات النمو الحضري لأكرا بعد الاستقلال كلا نوعى النمو، فظهر النمو العشوائى التراكمى في أجزاء المدينة القديمة، واقتصر على إشغال المناطق الشاغرة والمساحات الخضراء بين أجزاء الكتلة الحضرية المبنية حتى ١٩٧٥، كما أن هناك حالات للنمو تم فيها اندماج والتحام المدينة بالمحلات الحضرية عن طريق النمو العشوائي التلقائي التراكمي أيضاً بعد تنفيذ سياسات الإصلاح منذ ١٩٨٦ وإشغال مساحات الفضاء والمساحات الخضراء بين تلك المناطق الحضرية حيث تم زحف المدينة عليها بالكامل كما هو الحال في المنطقة بين Teshie و Nungua ، بينماظهر النوع الثانى لأنماط النمو

وهو النمو التوسعي متعدد النوايات في توسع الكتلة الحضرية نحو المحلات شبه الحضرية فـــي منـــاطق الهوامش، لسهولة الاتصال عبر شبكة طرق النقل كما هو الحال في قرية كوابينيـــا Kwabenya حيـــث التف النمو الحضري حول القرية وضمها بالكامل للمدينة ولا تزال القرية موجودة بخصـــائص تركيبهـــا الريفية. (Yeboah, E., 2000, 71) .

(ب) خـــطـــة المـــديـــنـــة :

يعكس كل قسم في المدينة جزءاً من تاريخها والمؤثرات الحضارية التي تعرضت لها ولا تتبع المدينة خطة واحدة ، فقد اتبعت المدينة الوطنية القديمة والتي تتمثل حالياً في منطقة (الجا) وجميس تاون خطة عشوائية أو عضوية Organic ، تميزت بشوارعها الضيقة غير المرصوفة والتي لا تصلح لســـير السيارات الحديثة وأزقتها الملتوية (Grava,S.&et al, 2004, 91,94).

ـ بينما اتضحت المؤثرات الاستعمارية في خطة المدينة ومورفولوجيتها ، و سيطرت عدة ملامح رئيسية على صورة خطة المدينة و تنظيمها المكاني خلال الفترة الاستعمارية و تمثلت في:

أولاً:-تأسست المدينة الأوربية بجوار المدينة الوطنية والتي ظهرت على النقيض منها ، فخطـــط الاستعمار المدينة الأوروبية على النمط الشطرنجي بشوارعه المتعامدة، كما صممت شبكة النقل في نمـــط إشعاعي أحادي المركز من نواة المدينة الأولى على الساحل حول نواة مركزها الميناء و الذي دعم موقعه المركزي تطور الاستخدامات التجارية، فاتسعت مساحة الاستخدامات التجارية و خاصة المتعلقة بأنشـــطة الميناء من المخازن والمستودعات التخزين و المساحات المخصصة للشحن و التفريغ ،و طغت الوظيفـــة التجارية على الوظيفة السياسية خلال تلك الفترة .

ثانياً : تم تخطيط منطقة الأعمال المركزية في المدينة الأوربية على نمط غربي مشابه لتخطيط مناطق الأعمال المركزية الأوربية ، وجاءت منطقة الأعمال المركزية ووظائفها بالقرب من الميناء و إلى الجنوب منه ، وبالقرب من منطقة الاستخدامات السكنية للأوربيين ، و مثلت منطقة الأعمال المركزيـــة المنطقـــة الرئيسية لمقرات الشركات الأوربية التجارية وأعمال المال والتخـــزين والتوزيـــع كمـــا تركـــزت بهـــا الاستخدامات الإدارية ، واستخدمت النظم و الرموز الحضرية الأوربية في تكويد المباني والشوارع فـــي المنطقة المركزية .

ثالثاً: احتلت المدينة الوطنية خلال الفترة الاستعمارية منطقة سوق (ماكولا) والذي تم إنشـــاءها عـــام ١٩٢٤ لإقامة المحليين، وتجاهلت سلطات الاستعمار إجراء أي من صور التخطـــيط لتلـــك المنطقـــة أو إمدادها بأي من الخدمات أو المرافق، و لذلك تداخلت استخدامات الأرض داخل المدينـــة الوطنيـــة علـــى

عكس المدينة الأوربية التي ساد فيها الفصل بين الاستخدامات المختلطة، و ظهر التـداخل بـين منـاطق الاستخدمات السكنية والتجارية بأنواعها خاصة و أن المنطقة مثلت نقطة استقبال المهاجرين من المنـاطق الريفية حول العاصمة ومن أرجاء الدولة.

رابعاً: اتضحت مظاهر الثنائية الحضرية في تداخل المؤثرات التي تعرضـت لهـا المدينـة ، و ظهرت دلائلها في تأسيس المدينة الأوربية بجوار المدينة الوطنية ، يفصل بينهما حزام أخضر بالقرب من منطقة الأعمال المركزية تمشياًمع تطبيق سياسية الفصل والعزل السكني ، و ظهرت المدينة الأوربية على النقيض من المدينة الوطنية ، في تخطيطها و انتظام مناطقها السكنية المخططة ومبانيها الفخمة ، وتزويدها بملاعب الجولف ومراكز العناية الطبية والمدارس والكنائس ، والتي جعلت منها قطعة من إنجلترا مثـل منـاطق"كـانتمنتس و ريـدج "(Cantomunts) و(Ridge) (Grant, R.& Yankson ,P., 2003, 66,67).

- بينما شهدت مناطق الأجزاء الحديثة داخل أكرا بعد الاستقلال اتجاها نحو المحافظة والإبقـاء على التخطيط الهندسي والمناطق المخططة منذ الفترة الاستعمارية ، فقد وجهت عمليات، التنمية والتطوير في الأغلب نحو تشييد الأحياء المخططة الحديثة باتجاه طريق (Cantomunts / المطار) والواقعة بالقرب من منطقة CBD العالمية أو (Global CBD) الناهضة في القسم الغربي من المدينة، كما شملت الخطة الحديثة للمدينة بعد الاستقلال وضع تشريعات البناء التي تحد من نمو الأنماط غير الرسمية للسـكن فـي المناطق المخططة الحديثة كما هو الحال في New Tema والتي شهدت أقل معدلات زيـادة للوحـدات والمنشآت السكنية على مستوى الوحدات الحضرية الهامشية حول أكرا نتيجة سن القـوانين والتشـريعات التي تعمل على إزالة المباني والمنشآت غير المخططة، بينما ضمت المناطق المخططـة لـذوى الـدخل المرتفع حول منطقة Ridge area المنشآت والمباني تفوق أدوارهـا العشـرة طوابـق(Yeboah, E., 2003,115).

و شهدت منطقة المدينة الوطنية إدخال بعض الإضافات وعمليات التنمية والتطوير وإن لم تكـن بالقدر الكافي ، و هو ما جعل أكرا تشترك مع العديد من مدن غربي إفريقيا ومدن العالم النامي في سيطرة الازدواجية الحضرية وتجاور أجزاء مخططة في المدينة مثل (كـانتمنتس و ريـدج) لأجـزاء أخـرى متدهورة ومتدنية كما فى (نيما / سابون / زنجو / جميس تاون / ومنطقة Ga) والتي تمثل أغلبها محلات عمرانية وطنية ، وتعانى تلك المناطق من غياب التخطيط وغياب الخدمات والمرافق، كما تعـانى مـن

عجز ونقص عمليات التنمية والتطوير لتركز جهود الدولة نحو تطوير وتخطيط و تنمية الضواحي الجديدة.

وتشير خطة أكرا لارتباط أجزائها بسياسة الفصل السكني بين طبقات المجتمع حسب المستوى الاقتصادي والاجتماعي، كماتوضح الخطة ارتباط أجزاء المدينة القديمة بمجموعات إثنية معينة، مثل تركز "الجا" في منطقة وسط المدينة القديمة(Yankson,.K&. Kofie,.Y, 2004, 10). و لعب انتشار الجيوب الدينية والعرقية في أجزاء معينة من المدينة دوراً في التأثيرعلى مظهرها الحضري ، حيث تنتشر الجيوب الدينية والعرقية والتي يطلق عليهم المجتمعات الغريبة Stranger – Communities والمسماة محلياً Zongos ، وقد بدأ وفود أول جماعاتها من الهوسا من شمال غانا في أواخر القرن التاسع عشر، و استقرت في مناطق Zongos التي مثلت ملاذاً آمناً للمهاجرين من خارج المدينة، و تطورت مناطق زانجوس أخرى في مدينة أكرا في مناطق (Abeka Darkman / Nima / Adbarka) ، كما ظهر الإسلام كقوة جاذبة في بعض أجزاء هذه المجتمعات في الجزء المسمى "Sabon Zongo" سابون زانجو" حيث ضم عدداً من المساجد والجماعات الدينية والمدارس القرآنية (مدحت جابر، ٢٠٠٣: ٣٢٦) و قد تعقد النسيج الحضري داخل أكرا مع نشأة العديد من المحلات الحضرية الجديدة حول المدينة و التي أطلق عليها أسماء محلية تبعاً لخصائص المستوطنين ومناطق وفودهم ، و بدأت أغلب تلك المحلات في شكل تجمعات صغيرة لمهاجرين من أنحاء عديدة من العالم من جنوب أفريقيا وأسبانيا والشرق الأوسط وغيرها، والتي أطلقت أسماءها على أسماء المحلات مثل (مانديلا / سانت برايا / الشرق الأوسط / إسرائيل) والتي ساهمت في زيادة النمو والامتداد الحضري للمدينة Urban Sprawl.(Yeboah,I.E, 2003, 114.113).

و يبدو النسيج الحضري داخل المدينة غير متجانس باستثناء الأجزاء المخططة فعلياً في المدينة منذ الفترة الاستعمارية وفي بعض المناطق الصغيرة المخططة حديثاً بعد الاستقلال، نتيجة للنمو العشوائي والنمو الحضري غير المخطط، وعلى الرغم من وجود مخطط رئيسي لأكرا منذ عام ١٩٥٤ إلا أنه تم وضع العديد من المخططات الحكومية في سنوات تالية ١٩٦٤ و ١٩٨٣ لمواجهة العديد من المشكلات الناجمة عن النمو الحضري غير المخطط للمدينة، وعلى الرغم من وضع استراتيجية ومخطط للمدينة سنة ١٩٨٣ والبدء في تنفيذه من خلال تطبيق برامج الإصلاح الاقتصادي وإعادة الهيكلة ، وما تلاها من وضع استراتيجية للمدينة عام ١٩٩٢ ليتم تنفيذها في خطط خمسية حتى ٢٠١٠، إلا أن أياً من تلك المخططات لم تتطرق إلى معالجة أوضاع المناطق الهامشية، والتي يقع أغلبها في منطقة Ga ،ولا تزال أغلبها قرى

ريفية تقليدية بعيدة تماماً عن التخطيط أو الإمداد بأي من الخدمات الأساسية والمرافق حيث لا تتضمنها أي من مخططات المدينة، كما لا يوجد أى مخطط بشأنها(Yankson,.K&. Kofie,.Y, 2004, 10).

(٢): التركيب الوظيفي واستخدام الأرض في أكرا بعد الاستقلال:

أثرت العديد من العوامل على طبيعة وصورة استخدام الأرض فى مدينة أكرا والتي ارتبطت في أغلبها بما يلى:

أ- سياسات الفكر الاقتصادي الحر و الذي أثر على صورة الاستخدام من جانبين:

- أدى تحرير التجارة إلى رفع العديد من القيود عن عمليات الاستيراد والتصدير، فعاودت الشركات الأجنبية ظهورها مرة أخرى بشكل واسع في أكرا، و تبع إنشاء تلك الشركات انتشار نفوذها خارج منطقة الأعمال المركزية التي كانت تضم المقار والمكاتب الرئيسية للشركات ، في حين انتشرت فروع تلك الشركات في أرجاء المدينة في مناطق غير تقليدية مثل هوامش منطقة الأعمال المركزية.

- أدى تحرير التجارة إلى سهولة دخول منتجات جديدة لأسواق المنطقة ،تمثلت في مواد وخامات "البناء، والسيارات، ووسائل النقل الحديثة والخفيفة" التي ساعدت في سرعة النمو الحضري للمدينة وزيادة الاستخدامات السكنية في المدينة عن الفترات السابقة .

ب- أثرت طبيعة ملكية الأرض في المدينة وتنوعها بين الملكية الحكومية للدولة والملكيات العشائرية التقليدية، في طبيعة استخدام الأرض داخل المدينة ، فتنوعت صوراستخدام الأرض التابعة للدولة بين الاستخدامات الحكومية والهيئات والوزارات والجهات والمكاتب الإدارية، وأبنية الخدمات العامة التعليمية والصحية ، ومناطق الاستخدام الصناعي، ومناطق الاستخدام السكني للنخبة في الليجون الشرقي ومنطقة المطار ومنطقة الوزارات و في منطقة الأعمال المركزية الأوروبية سابقاً في حين تركزت الاستخدامات السكنية من أنماط السكن المتدني و المنخفض المستوى و الأنشطة المرتبطة بقطاع الأعمال غير الرسمي في مناطق الملكيات التقليدية .

ج- أدى النمو الحجمي السريع لسكان المدينة وتزايد سرعة معدلات النمو الحضري والعمراني إلى زيادة نسبة الاستخدام السكني والذي تفاقمت مشكلاته نتيجة للنمو السريع والمتواصل ، و مما يزيد من حدة المشكلة تزايد توقعات النمو السكاني وتوقعات الاحتياجات السكنية طبقاً لبيانات المخطط الاستراتيجي لأكرا خلال الفترة من١٩٩١ – ٢٠١٠ ، فكما يوضح الجدول رقم (٢٠) مثل الاستخدام السكني أكبر مساحات الاستخدام خلال عام ١٩٩١ بنسبة ٦٤% من إجمالي الاستخدامات، وعلى الرغم من التناقص النسبى لنسبة الاستخدام السكني خلال الفترات التالية في ٢٠١٥ إلى ٥١% على حساب تزايد

مساحات إشغال استخدمات أخرى مثل الاستخدام الصناعى ،أو زيادة نسبة المنــاطق المفتوحــة و التــي ارتفعت من ٥% عام ١٩٩٠ الى ١٨% عام ٢٠٠٠.

جدول رقم (٢٠) التوزيع النسبي لمساحات أنماط استخدام الأرض في أكرا في عام (١٩٩١ /٢٠٠٠) وتوقعاتها حتى ٢٠١٥ المساحة كم٢

نمط الاستخدام	المساحة كم٢ ١٩٩١	التوزيع النسبي عام %١٩٩١	المساحة كم٢ ٢٠٠٠	التوزيع النسبي عام %٢٠٠٠	المساحة كم٢ ٢٠١٥	التوزيع النسبي عام %٢٠١٥
سكنى	٢٦٣.٥٠	٦٣.٦٦	٣٣٣.٨٠	٥٣.٧٧	٤١٩.٤٠	٥١.٣٨
خدمات إدارية ومدنية	٤٢.٨٠	١٠.٣٤	٥٥.٥٠	٨.٩٤	٦٩.٨٠	٨.٥٥
صناعي	٢٩.٦٠	٧.١٥	٥١.٩٠	٨.٣٦	٧٦.٩٠	٩.٤٢
مناطق مفتوحة	٢٠.٠٠	٤.٨٣	١١٢.٥٠	١٨.١٢	١٢٥.٥٠	١٥.٣٧
التجارى	١٦.٥٠	٣.٩٩	٢٠.٥٠	٣.٣٠	٢٢.٥٠	٢.٧٦
دفاعي / عسكري	١٦.٤٠	٣.٩٦	١٦.٤٠	٢.٦٤	١٦.٤٠	٢.٠١
نقل	١٤.٦٠	٣.٥٣	١٩.٥٠	٣.١٤	٧٢.٠٠	٨.٨٢
الثقافي	١.٣٠	٠.٣١	١.٥٠	٠.٢٤	١.٨٠	٠.٢٢
أخرى	٩.٢٠	٢.٢٢	٩.٢٠	١.٤٨	١٢.٠٠	١.٤٧
جملة المساحة الحضرية المستخدمة	٤١٣.٩٠	%١٠٠	٦٢٠.٨٠	%١٠٠	٨١٦.٣٠	%١٠٠

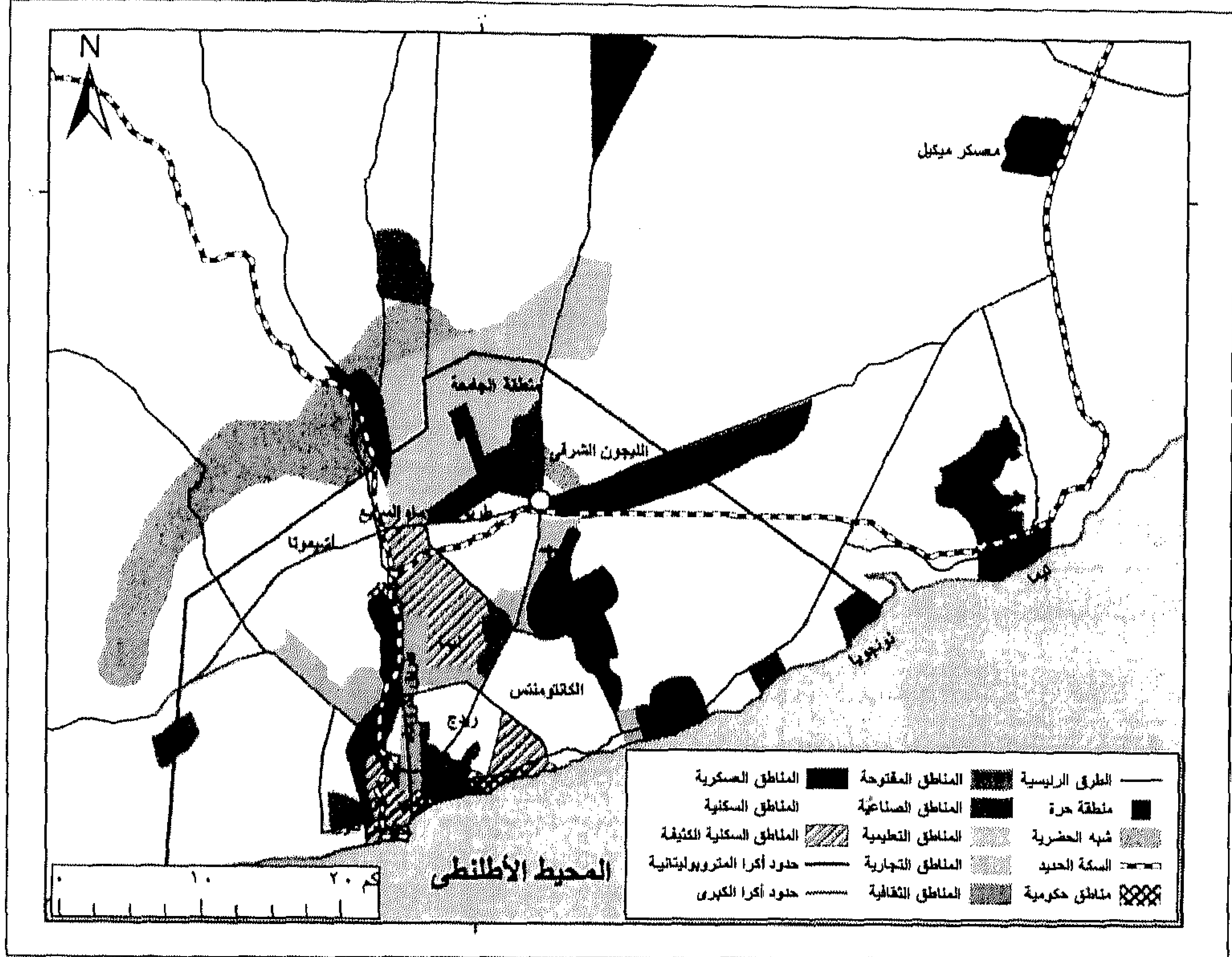
المصدر:

Grava, S., et.al: International studio, Disaster Resilient Accra, Ghana, Columbia University, www.arch.columbia.edu, 2004, Table 3.1, 105

وكما يتضح من الجدول أيضاً أن الاستخدام السكني لا يزال وسوف يستمر كما تشير التوقعــات الاحصائية الموضحة بالجدول في الاستحواذ على النصيب الأكبر من الاستخدمات الحضرية داخل أكــرا، نظرا للنمو السكاني السريع الذي ستتزايد معه الاحتياجات السكنية و الذي أصبح من أهم المشكلات التي تؤرق المدينة كغيرها من المدن الكبرى، ويعكس ارتفاع الكثافة العامة للمساكن في أكرا المتروبوليتانيــة جزءا من هذه المشكله ، فقد وصلت الكثافه العامه إلى ٨ وحدات سكنية في الهكتار عام ١٩٩٠ ، وتقــل الكثافة عن ذلك في المناطق حديثة النمو لتصل إلى أقل من ٥ وحدات سكنية للهكتــار، وتشــير بيانــات المخطط الاستراتيجي لأكرا لزيادة توقعات الكثافة السكنية العامة لنحو ١٠ وحدات سكنية في الهكتار عام ٢٠١٠ في حين أن تلك النسبة سوف تتجاوز ٢٠ وحدة سكنية / هكتار فــي منطقــة وســط المدينــة. .(Grava,S.&et al, 2004, 104, 105)

وكما اتضح من الجدول رقم (٢٠) تتنوع استخدمات الأرض داخل المدينة والتي تشكل في مجملها حسب كل نوع أهم المناطق الوظيفية داخل أكرا ،وتتمثل تلك الاستخدامات طبقاً لأهميتها كما يتضح من خريطة رقم (٥٤) فيما يلى :

شكل رقم (٥٤) الاستخدامات العامة للأرض في أكرا عام ٢٠٠٠



المصدر :

Grava, S., et.al: International studio, Disaster Resilient Accra, Ghana, Columbia University, www.arch.columbia.edu, 2004,104

(أ) مناطق الاستخدامات السكنية :

تزايدت المساحات المخصصة للاستخدام السكني في أكرا طبقا لمؤشرات تطور نمو الاستخدامات السكنية ونمو حجم وعدد المنشآت والمباني السكنية منذ ١٩٨٤ وحتى ٢٠٠٠، كماستحوذت الاستخدامات السكنية على النصيب الأكبر من استخدامات المدينة طبقاً للنتائج التى أظهرها مسح استخدام الأرض في أكرا عام ١٩٩١ و التي وصلت إلى ٦٤% من جملة التوزيع النسبي لاستخدامات الأرض في أكرا، فقد حقق حجم المنشآت السكنية على مستوى أكرا نمواً و تزايداً خلال الفترة ١٩٨٤ – ٢٠٠٠ كما يوضح الجدول رقم (٢١) .

جدول رقم (٢١) تطور حجم المنشآت السكنية على مستوى أكرا خلال الفترة

من ١٩٨٤-٢٠٠٠

الإقليم	عدد الوحدات الادارية بالإقليم	عدد المنشآت بالألف		تغيرحجم المنشآت في الفترة من١٩٨٤إلى ٢٠٠٠	نسبه الزيادة % ١٩٨٤ – ٢٠٠٠
		عام ١٩٨٤	عام ٢٠٠٠		
أكرا الكبرى	٣٩	٨٤.١١٢	٢٣٨٥.٧٨	١٥٣.٩٦٦	١.٨٣
أكرا المتروبوليتانية و هوامشها	٥	٨٠.٩٦٩	١٧٠.٨٦	٨٩.١١٧	١.١٠
أكرا المتروبولتانية	١	٦٢.٩٧٥	١٣١.٣٥٥	٦٨.٣٨٠	١.٠٨
الهوامش الحضرية	٤	١٧.٩٩٤	٣٨.٧٣١	٢٠.١٣٧	١.١٥
الهوامش الريفية	١٣	٢.٣٧٠	٣٣.٥٠٩	٣١.١٣٩	١٣.١٤
المناطق شبه الحضرية	٢١	٧٧٣	٣٤.٤٣٨	٣٣.٦٦٥	٤٣.٥٥

المصدر :

Yeboah,I.E : Demographic And Housing Aspects Of Structural Adjustment and Emerging Urban Form In Accra, Ghana, Africa Today, Vol 50, No 1, Indiana University Press, Spring, 2003, 114, Table 3

تركزت أغلب الزيادة في حجم الإنشاءات السكنية والمباني حول طريق Spinxiex وحول الطريق الدائري ، و كما يتضح من الجدول فإن الزيادة الكبرى في عدد الوحدات السكنية على مستوى أكرا الكبرى وهوامشها قد تركزت في أكرا المتروبوليتانية والتي تزايدت خلال الفترة بنحو ٦٨.٣٨٠ ألف منشأة سكنية، وعلى الرغم من أن تلك الزيادة قد تفاوتت على مستوى الوحدات الحضرية والريفية وشبه الحضرية، إلا أن الوحدات المحلية شبه الحضرية قد قفز بها عدد وحدات الإسكان من لا شئ قبل ١٩٨٤ إلى ما يقارب ١٠٠٠ وحدة تقريباً عام ١٩٨٧، و مثلت مناطق جذب هامة لمحاور نمو المدينة ومتنفس للامتداد الحضري للمدينة (Yeboah,I.E, 2003, 114).

ويمكن أن نميز بوضوح بين ثلاث مناطق رئيسية للاستخدام السكني في أكرا حالياً :

١- المنطقة الداخلية من المدينة القديمة حيث تنخفض معدلات التنمية بشكل كبيرو يتدنى مستوى دخل الفرد مع ارتفاع الكثافة السكنية والسكانية فتعانى أحياءها الوطنية من تدهور شديد وتتدنى بها نوعية الخدمات ومرافق البنية الأساسية.

٢- المناطق السكنية المخططة في مناطق الأطراف الهامشية و تدعمها عمليات التنمية وتخدمها شبكات مرافق عالية الكفاءة.

٣- مناطق الجيوب المتداخلة بين أحياء المدينة الداخلية وبين المناطق الهامشية وحولها على الأطراف وتضم عدداً كبيراً من الأحياء السكنية غير مكتملة الإنشاء في مساكنها ،و قد ظهرت تلك الأحياء السكنية نتيجة استثمارات القطاع الخاص وهم في الأغلب إما هيئات أو أفراد ،أما مناطق الأحياء شبه الحضرية حول المدينة فتتمثل أهم خصائصها وسماتها في معاناة تلك المناطق من سيادة أنماط الإسكان غير الرسمي والأنشطة الاقتصادية غير الرسمية (Grava,S.&et al, 2004, 111).

(ب) مناطق الاستخدامات الإدارية:

شهدت مناطق الوظيفة الإدارية في المدينة نمواً ملحوظاً بصورة أكبر مما كانت عليه خلال الفترة الاستعمارية ،واحتلت الاستخدامات الإدارية ثاني أكبر استخدامات الأرض داخل أكرا بعد الاستخدام السكنى فبلغت نسبه الاستخدمات الاداريه عام ١٩٩١ ١٠.٣% نظراً لوظيفة أكرا باعتبارها العاصمة السياسية للدولة ، فتضم المدينة معظم الخدمات العامة والهيئات الحكومية والمدنية على مستوى الدولة ، بينما مثل الاستخدام الإدارى نحو ٩ % تقريباً عام ٢٠٠٠ كما اتضح من جدول رقم (٢٠) ، و شغلت الاستخدمات الاداريه المنطقة الشرقية من نواة المدينة حيث مقر ومركز الحكم في قلعة (Uso) والمعروفة سابقاً بقلعة كريستيان بورج و في منطقة فكتوريا بورج ، حيث منطقة سكن الأوربيين، و قد تحولت المنشآت والمباني السكنية للأوربيين خلال الفترة الاستعمارية إلى مباني للهيئات الحكومية بعد الاستقلال،كما استدعى نمو الوظيفة الإدارية إنشاء العديد من الهيئات الحكومية والوزارات بالاضافه إلى الهيئات الإدارية في الفترات السابقة ، مما أدخل العديد من التعديلات والإضافات على منطقة الأعمال المركزية الأوربية والتي أصبحت منطقة الأعمال المركزية الرسمية للدولة، بعد إضافة ٤٠٠ منشأة حكومية إدارية وخدمات عامة مثل الخدمات البنكية وبعض الإضافات للمنشآت الحكومية مثل(مبنى المحكمة العليا، والمسرح القومي ، ومحطة الإذاعة، والمصارف والبنوك الرئيسية مثل البنك المركزي) (Yeboah, E.,2000. 69.68).

(ج) مناطق الاستخدامات الصناعية:

تزامن حدوث تغير الشكل الحضري لأكرا بعد الاستقلال مع تغيير المناطق الوظيفية وتبدل وظيفة المكان الأصلية كما هو الحال في تحول منطقة الأعمال المركزية القديمة للاستخدامات السكنية، أو دخول وظائف جديدة لنفس المنطقة، أو بزيادة ونمو استخدامات وظيفية بصورة أكبر من السابق كما في الاستخدامات الصناعية ، فقد نمت بعض الأنشطة الصناعية بصورة أكبر مما كانت عليه أثناء الفترة

الاستعمارية ، حيث حدت القوانين الاستعمارية من نمو النشاط الصناعي في أكرا والتي اقتصرت على قيام بعض الصناعات الغذائية الصغيرة القائمة على الحاصلات الزراعية في منطقة الميناء ، والتي غالباً ما وجهت إنتاجها لتغطية السوق المحلى ، في حين اتجه أغلب التوطن الصناعي نحو كوماسى والتي مثلت القاعدة الصناعية خلال الفترة الاستعمارية، وعلى الرغم من النمو الحضري الواسع بعد الاستقلال إلا أن نمو المناطق الصناعية في أكرا قد ارتبط بعملية الامتداد الحضري مع شبكة الطرق والنقل والتي ظهرت في مصانع الطوب والأسمنت ومواد البناء على طول محاور الطرق الكبرى و امتداداتها شبه الحضرية (Yeboah, E., 2000, 91,92) ، حتى بلغت مساحة الاستخدام الصناعي في أكرا عام ١٩٩١ نحو ٢٩.٦ كم٢ بما يوازى ٦.٦ أو ٧ % تقريباً من إجمالي استخدمات الأرض في المنطقة الحضرية، و من المتوقع أن يستمر نمو مناطق الاستخدمات الصناعية في أكرا و التي ستصل في ٢٠١٥ كما تشير بيانات جدول رقم (٢٠) إلى ٩.٤% ، ويمكن تحديد المنطقة الصناعية بوضوح في المنطقة الغربية من بحيرة "كورول"في نهاية الجزء الغربي من أكرا المتروبوليتانية والتي تضم صناعات(الأسمنت وعمليات تصنيع الكاكاو وصناعات التعليب والتعبئة) ، كما تم حديثاً في عام ٢٠٠٠ التخطيط لتنمية وتطوير مناطق صناعية جنوبية على الطريق السريع، ومنطقة أخرى صناعية أخرى تمتد على طريق أكرا / نيساوام (Grava,S.,et al, 2004, 113) .

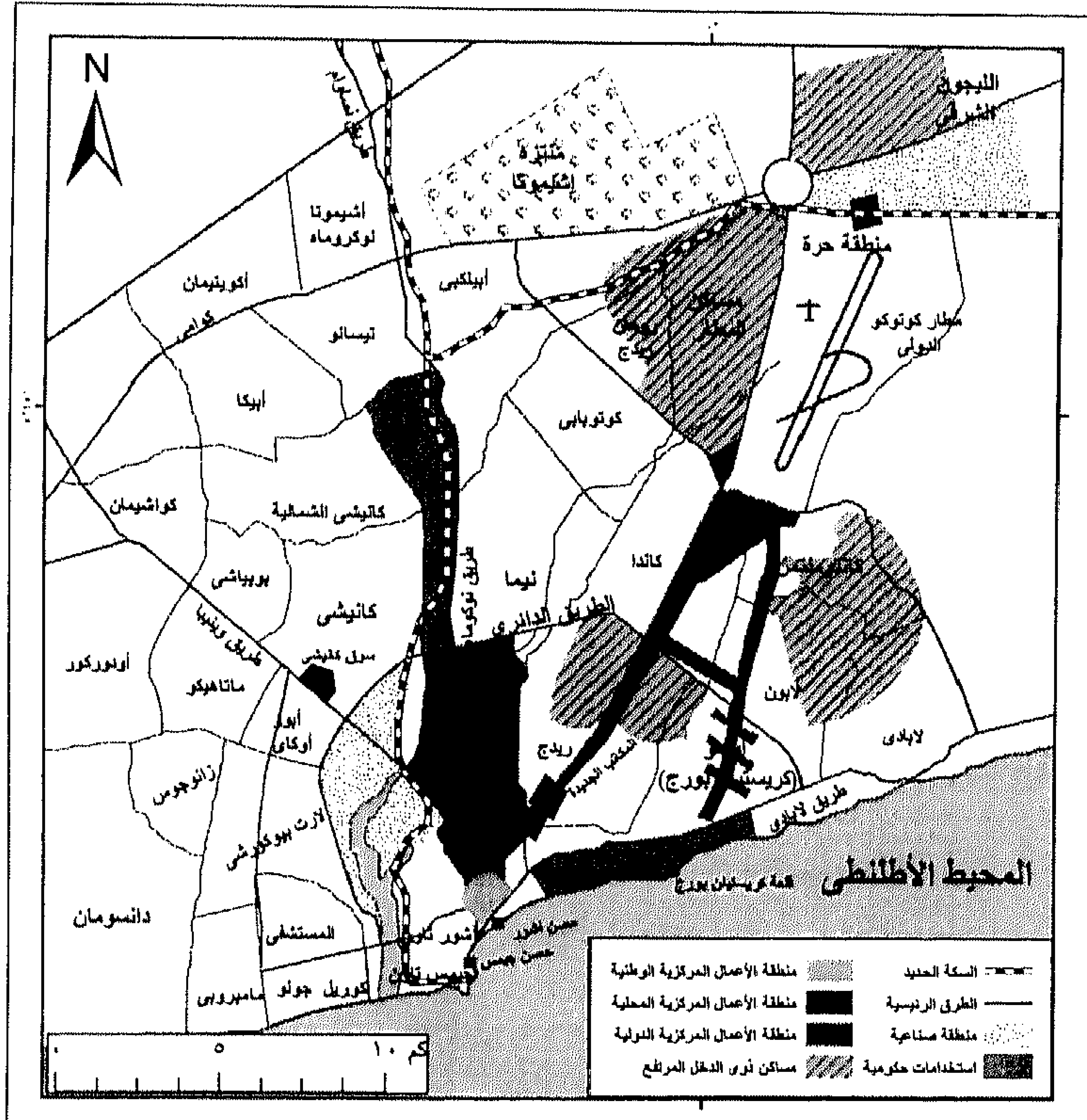
(د) مناطق الاستخدامات التجارية:

تزايد حجم الاستخدامات التجارية في أكرا منذ عام ١٩٦٦ ، حيث حققت العديد من الأسواق الكبرى نمواً سريعاً نتيجة لزيادة حجم الاستثمارات الوطنية حول منطقة الأعمال المركزية القديمة، مما زاد من حدة مشكلات الازدحام في منطقة الأعمال المركزية الاستعمارية ، وأدى لاختفاء المسافات الفاصلة بين المدينة الأوروبية والمدينة الوطنية ، و زحف التدهور على منطقة الأعمال المركزية منذ الفترة الاستعمارية وتزايد تهالك وتدهور وسط المدينة مع إهمال الحكومة لعمليات الصيانة ولهذا لجأت الحكومة لإزالة بعض المناطق المتدهورة في عام ١٩٧٩و إزالة سوق (ماكولا)، كما لحق التدهور أيضاً بميناء أكرا بعد افتتاح ميناء تيما والذي يبعد ٢٩ كم عن الكتلة الحضرية المبنية، و الذي تم إنشاؤه عام ١٩٦٢ ومع زيادة الاستثمارات في المدينة وعمليات التطوير و التحسينات لميناء تيما وإنشاء (مطار كوتاكا الدولي Kotaka)، جذبت المدينة مزيداً من الاستثمارات الأجنبية حتى ارتفع عدد الشركات الأجنبية في أكرا إلى نحو ٦٥٥ شركة، و التي لم تقدر منطقة الأعمال المركزية على استيعابها و توفير المساحات المطلوبة للشركات وفروعها وهيئاتها ، وقد بدأت أغلب الشركات في العمل في مجال

التعدين ولكن اتجهت معظم الشركات الحديثة الآن إلى العمل بمجال الاتصالات والخدمات،وتستوعب الواحدة منها ٢٠ عامل (Grant, R.& Yankson,P., 2003, 116).

و قد أدت ضخامة حجم الاستثمارات الأجنبية في أكرا لظهور أكثر من منطقة أعمال مركزية ، و هو ما يعد أحد أهم ملامح تغير شكل التركيب الحضري للمدينة بعد الاستقلال والذي يرجع بالضرورة إلى غياب التخطيط وسيطرة قوى السوق في تحديد نمط استخدام الأرض، وتضم أكرا حالياً ثلاث مناطق أعمال مركزية (CBD) يمكن تميزها بوضوح نظراً لتخصصها وتركز نمط معين من الأنشطة الاقتصادية بها ، وتختلف تلك المناطق فيما بينها من حيث النشأة التاريخية و هى كما يتضح من شكل (٥٥) تتمثل في ثلاث مناطق:

شكل رقم(٥٥) مناطق الأعمال المركزية في أكرا عام ٢٠٠٠



المصدر :
Grant, R.& Yankson ,P. : Accra City profile, Cities, Vol. 20,No. 1, 2002 Elsevier Science Ltd 2003, **72**

- منطقة الأعمال المركزية المحلية Local CBD ، وتقع في أكرا الوسطى و تضم منطقة سوق ماكولا أكبر أسواق أكرا ، وعلى الرغم من جهود الدولة للحد من نمو منطقة السوق ماكولا بإنشاء سوق

آخر في Kaneshi "كانيشى " إلا أن منطقة الأعمال المركزية المحلية لا تزال تواصل نموها، و تعد المنطقة المركزية المحلية مركزاً للتجارة المحلية الصغيرة والأعمال الحرفية ومحلات تجارة الجملة والتجزئة، ويلاحظ تداخل الاستخدامات السكنية مع الاستخدامات التجارية بهذه المنطقة(Grant, R.& Yankson,P., 2003, 116. 117).

– منطقة الأعمال المركزية القومية National CBD ،وارتبطت في نشأتها بالفترة الاستعمارية ، و كما يتضح من شكل رقم (٥٥) تضم هذه المنطقة مناطق جيمس تاون و آشور تاون Ussher Town ،وقد تم توجيه استغلالها بعد الاستقلال بشكل يتماشى مع توجهات اقتصاد الدولة ولهذا يطلق عليها المنطقة القومية ،فقد تركزت بها العديد من الاستثمارات والشركات الأجنبية وعدد من الشركات والاستثمارات الوطنية بعد الاستقلال، كما لا تزال أقدم الشركات الأجنبية تمارس نشاطها منذ الفترة الاستعمارية والتي صاحبت نشاط المدينة الأولى مثل شركة (كادبورىCadbury / باركلى Barclay)، و تتواجد بها مساحات الاستخدامات السكنية بشكل محدود.

– منطقة الأعمال المركزية الدولية (Global CBD) ، و تمثل أحدث مناطق الأعمال المركزية نشأة و تمتد فى الشمال حتى منطقة المطار في أسو ، و كانتمنتس (Ous /Cantomunts") ،ويتركز بها النشاط التجارى لشركات الاستثمار ووظائف المال والأعمال على طول طريق Cantomunts / Ous والذي يمثل المركز التجارى للمنطقة ، وتعرف المنطقة الدولية محلياً بشارع أكسفورد حيث تتجمع أغلب الأنشطة التجارية الموجهة للاقتصاد العالمى ومراكز التسوق الكبرى وسلاسل من المطاعم الفاخرة، كما ضم الجزء من Cantomunts وحتى المطار منطقة سكنية للأوربيين منذ الفترة الاستعمارية و التي استمرت مناطقها السكنية بعد الاستقلال جاذبة للنخبة والصفوة من ذوى الدخل المرتفع وبعض من الطبقات المتوسطة (Grant, R.& Yankson,P., 2003, 119).

و قد وقفت بعض الظروف و العوامل وراء تحرك مناطق الاستخدمات التجارية نحو مناطق جديدة ،و ساهمت المشكلات المرتبطة بزيادة احتياجات قطاع الإسكان في زيادة الطلب على أراضي البناء خاصة بعد تنامى دور القطاع الخاص في تشييد الوحدات السكنية مما أدى لرفع أسعار الأراضي و حد من وفرة مساحات الأراضي المتاحة، فأصبح سوق الأراضي مغلقاً بشكل كبير على الاستخدامات السكنية ودفع ذلك الكثير من الشركات الأجنبية أن تستخدم العديد من الوحدات السكنية داخل الأحياء السكنية بعد إيجارها فى أغراض تجارية و تتخذ منها مقرات رئيسية للشركات كما هو الحال فى مناطق السكية فى منطقة(المطار و منطقة Contomentes) والتي تضم المكاتب الرئيسية للشركات الأجنبية التى تعمل

أغلبها في مجال التعدين ، كما اتجهت أغلب الشركات الأجنبية منذ ١٩٩٩ نحو إنشاء عمارات شاهقة لمقراتها في منطقة وسط المدينة (Grava,S., et al, 2004, 128, 129).

(هـ) مناطق استخدامات النقل والمواصلات:

تغطي شبكة النقل والطرق البرية في أكرا نحو ٩٥٠ كم منها ٥٥٠ كم طرق مرصوفة، وتمثل الطرق الرئيسية ٤٠ % من إجمالي الطرق بينما تمثل الشوارع والطرق الثانوية والداخلية النسبة الباقية، وتتفرع الطرق الرئيسية في أكرا في نمط إشعاعي من منطقة الأعمال المركزية و تتصل الطرق الرئيسية بالطرق الكبرى الإقليمية التي تربط أجزاء الدولة، فترتبط المدينة في محاورها الخارجية بتيما عبر طريقين رئيسيين الطرق البرى بين (أكرا / تيما) وعبر الطريق الساحلي الذي يمر عبر (Nungua و Teshie)، بينما يمثل طريق" أشيموتا"الطريق السريع الخارجي في حين يمثل الطريق الدائري Ring – Road الطريق السريع الداخلي ، و تتفرع من الشبكه الرئيسيه طرق جانبية داخل المدينة تخدم النقل البرى ، وتفتقر شبكة الطرق بشكل واضح إلى الشوارع الثانوية العرضية خاصة في الاتجاه من الشرق إلى الغرب، وطبقاً للبيانات الرسمية فإن شبكة الطرق الحالية في أكرا تضم:

١- طرقا سريعة يبلغ مجموع أطوالها ٣٤كم Express ways.

٢- طرقا رئيسية يبلغ مجموع أطوالها ١٠٣ كم.

٣- طرق ثانوية وعقدية تبلغ أطوالها ٨١٣ كم.

و يستخدم كلٌ من النقل العام والخاص نفس شبكة الطرق، وتتضمن أنماط النقل وسائل نقل صغيرة محلية تعرف باسم (Tro – Tros) بالإضافة لبعض الأتوبيسات الصغيرة (الميني باص) والسيارات الخاصة وسيارات الأجرة فحتى ٢٠٠١ تم تسجيل ١٤٩.٦٤٥ سيارة خاصة في أكرا، وتبلغ نسبة استخدام الأفراد للنقل الخاص والعام ١١ : ١،حيث تعانى منظومة شبكة النقل البرى من العديد من المشكلات المتعلقة بوسائل النقل و الشبكة، فتعانى شبكات الطرق في أكرا من بعض المشكلات التي تتعلق بالخصائص الجغرافية الطبيعية للمدينة وامتداد العديد من الليجونات مثل ليجون Korle و بحيرة Sakumo والمناطق التصريف المنخفضة والتي يجب على شبكة النقل والسكك الحديدية أن تتخطاها،وقد تبنت الحكومة استراتيجية لتحسين نظم شبكة الطرق، وقد اكتمل خلال ١٩٩٤ صيانة وتحسين و إصلاح نحو ٢.٩٠٠ كم من الطرق المؤدية للمدينة، كما تم إصلاح بعضٌ من الكباري والجسور لمسافة ٢٧٥ كم على طريق أكرا كوماسى.

و تمثل خدمات النقل الجوى" المطار" جزءاً هاماً من استخدامات النقل في المدن حيث تحتاج إلى مساحات واسعة ،وتضم غانا اثنى عشر مطاراً منها ٧ مطارات مجهزة بشكل جيد من حيث الخدمات، ويعد مطار Kotaka الدولي في أكرا أهم تلك المطارات على مستوى غانا، وقد قامت الحكومة بإجراء تحسينات على المطار خلال عام ١٩٩٢ ، فأعيد رصف وتجديد المدرج ، و تم إضافة تحسينات على نظم الإضاءة وإنشاء محطات شحن جديدة مع تحسين صالات الوصول والسفر، ،وقد أنشأت الحكومة الغانية (شركة خطوط غانا الجوية) بدلاً من شركة الخطوط الجوية الإفريقية منذ ١٩٥٤، وتعمل من منتصف التسعينات خطوط النقل الغانية في رحلات دونية إلى(أبيدجان / دكار / لاجوس / لومى / جوهانسبرج)، وخطوط للرحلات الأوربية نحو (لندن و روما)، كما أن هناك خطوط تربطها بالشرق الأوسط، و تضم خطوط النقل الجوية خطوط جوية مباشرة إلى نيويورك.كما يستخدم المطار في نقل البضائع .(Grava,S.&et al, 2004, 97)

(و) الخدمات التعليمية وخدمات المجتمع المدني:

تقع أغلب ومعظم الخدمات التعليمية والثقافية في أكرا ضمن مناطق الأراضي التابعة لملكية الحكومة ، و تتمثل أهم مناطق الاستخدامات الثقافية و المدنية في جامعة غانا التي تحتل الجزء الشمالي من منطقة الليجون الشرقي و تبعد ١٢ كم عن وسط و قلب أكرا، كما تتوزع بها بعض الخدمات الاخرى مثل " مدرسة جرينهيل ،مركز ديبوس للتعليم العالي " ، بينما تضم منطقة قلب المدينة العديد من الخدمات العامة مثل "المتحف الوطنى ، و المسرح القومي ، و محطة الإذاعة ، وأرض المعارض ، ومركز المؤتمرات الدولية ، ومركز التسوق التجارى" .في حين تضم منطقة كورلى – بى Korle – Bu خدمات صحية هامة مثل المستشفي التعليمي والمستشفي العسكري. (Grava,S.&et al, 2004, 101. 102).

(ك) مناطق استخدامات السياحة والترفيه:

تم تخصيص جزء صغير من المساحة الحضرية و مساحات الفضاء وتخطيطها بهدف استخدامات الترويح ، فطبقاً لما تشير إليه بيانات جدول رقم (٢٠) مثلت استخدامات السياحة و الترفيه نحو ٤.٢ % من جملة التوزيع النسبي لاستخدامات الأرض المختلفة عام١٩٩١ ، و على الرغم مما تشير إليه البيانات من تزايد نسبة المساحات المخصصة كمناطق مفتوحة إلى ١٨ % عام ٢٠٠٠ ، إلا أنه لا تزال المناطق المخصصة للتنمية السياحية في أكرا تخضع لمشروعات التنمية والتطوير في مناطق (Osu / وجيمس تاون) ومنطقة(كورل Korle) البعيدة عنها ، وتتركز أغلب المباني الأثرية والتاريخية في

منطقة (Osu / وجيمس تاون و Bukam) ويعد حصن جيمس وقلعة Ussher أهم المـــزارات الأثريـــة والتاريخية بالمنطقة، و تضم المنطقة من جيمس تاون إلى Bukom فقط نحو ١٠٠ مبنى أثرى والتي بات أغلبها في وضع سئ حيث تعانى تلك المناطق بالفعل من سوء الإدارة والإهمال ،كما أنها تقع تحت تهديد أخطار الفيضانات والتعرية الساحلية،وتقف العديد من العوائق أمام تنمية وتنفيذ المشروعات السياحية منها قلة الموارد المالية وعجز الخدمات والمرافق في تلك المناطق التي تم تحديدها لتنمية الاستخدامات السياحية على الرغم من أن معظمها يقع ضمن المناطق العشوائية (http//www. Ghana district.com,).

(ى) الاستخدام العسكري و الاستخدامات الأخرى :

وتمثل الاستخدامات العسكرية ٤٣% من إجمالي مساحة الاستخدامات الحضرية في أكرا الكبرى بينما يشغل الاستخدام العسكري٤% من جملة استخدامات الأرض في أكرا المتروبوليتانية، و يحتل نطاقاً ضيقاً يمتد في المساحة الواقعة بين أكرا وتيما ،.ويؤكد المخطط الاستراتيجي لأكرا على منع تزايد تلـــك المساحات العسكرية والدفاعية عن هذا الحد إلا فيما تقتضيه الضرورة ، وتتمثل الاستخدامات العســـكرية بشكل أساسي في معسكر (بورما) كما تقع قريباً منه عدد من المؤسسات الدفاعية والعسكرية الممثلة فـــي القواعد الجوية والبحرية والأكاديمية العسكرية ومراكز التدريب العسكري.

وتتركز استخدامات الأرض غير الحضرية في المنطقة الريفية والهوامش الريفية و التي توجـــه للزراعة حول أكرا لتمثل نحو٧٣% من جملة الاستخدامات في الهوامش الريفية في منطقة Ga ومنطقـــة التجمعات السكنيه حول سد (Wija) (ويجا) (Grava,S.&et al, 2004, 105.108).

(٣): الأنماط السكنية وضوابط نموها و توزيعها في أكرا:

تتشابه أكرا مع العديد من المدن والعواصم الكبرى في غربي إفريقيا والدول النامية فـــي تجـــاور العديد من أنماط الإسكان المتفاوتة والمتناقضة التي تحكمها العديد من الظروف والمتغيرات، غير أنـــه لا يزال توفير الاحتياجات السكنية والحصول على مسكن بل والاستمرار فيه دون التعرض لخطورة تركـــه تحت أي من الأسباب لا يزال يمثل أهم القضايا التي تؤرق الأفراد والحكومات داخل المدن الكبرى ، التي تتفاوت ردود أفعالها واستراتيجيتها ومخططاتها تجاه توفير الاحتياجات السكنية ، وكثيراً ما فشـــلت تلـــك الحكومات في إيجاد حلول قاطعة لتلك المشكلة.

(أ) أنماط السكن في أكرا:

لا يزال المسكن هو أحد معايير التصنيف بين طبقات المجتمع في الدول النامية والمدن الإفريقية ، وتفصل فجوة كبيرة بين مناطق الأغنياء والفقراء ، و التي تتفاوت تبعاً لنمط المسكن وخصائصه ،فتحتل مواقع النخبة من ذوى الدخل المرتفع أنماطاً سكنية متميزة ، بينما يمثل الفقراء وذوى الدخل المنخفض النسبة الكبرى ممن يقطنون المساكن التقليدية والأكواخ المزدحمة والمباني المتهالكة ، ولا تزال المعايير القياسية والتصنيفية التي توضح التفاوت الملحوظ بين طبقات المجتمع و الأنماط السكنية في المدن الإفريقية وفي غربي إفريقيا منذ السبعينات تنطبق على "أكرا" إلى هذا الحين، فيقوم التصنيف على استخدام معايير التصنيف الطبقي الاجتماعي الذي يعتمد على قياس الدخل والثروة ، ولا يزال المسكن مؤشراً جيداً ضمن أسس التصنيف لأنماط الأحياء السكنية تبعا لنوع منشآتها و مبانيها السكنية ووفرة وتغطية وحداتها بالمرافق وإمدادها بالخدمات (Agyemang , K., 2001, 33).

أظهرت نتائج مسح الإسكان في أكرا عام ٢٠٠٠ أن ١٢ أسرة من بين ١٠٠ أسرة معيشية تقطن مسكن، وتتنوع أنماط المسكن في أكرا طبقا للخصائص التى أظهرها المسح بين سكن مستقل أو شقة...) كما يوضح الجدول التالي

جدول رقم (٢٢) التوزيع النسبي للأسر المعيشية في أكرا حسب نوع المسكن عام ٢٠٠٠

نوع المسكن	أكرا%	مناطق الحضر الأخرى%	الحضر%	غانا%
مسكن مستقل لأسرة واحدة	٥.٦	٧.٧	٧.١	١٤.١
شقة	٥,٥	٤.٢	٤.٦	٢.٣
منزل مركب (غرف)	٨٦.٨	٨٦.٣	٨٦	٧٦
منزل مركب(أكواخ-عشش)	١.٥	٢.٢	٢	١٠.٧
أخرى	٢.	٣.	٢.	.٧
إجمالي	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
العينة	٦٢٠	١٥٧٩	٢١٩٩	٥٩٩٨

المصدر

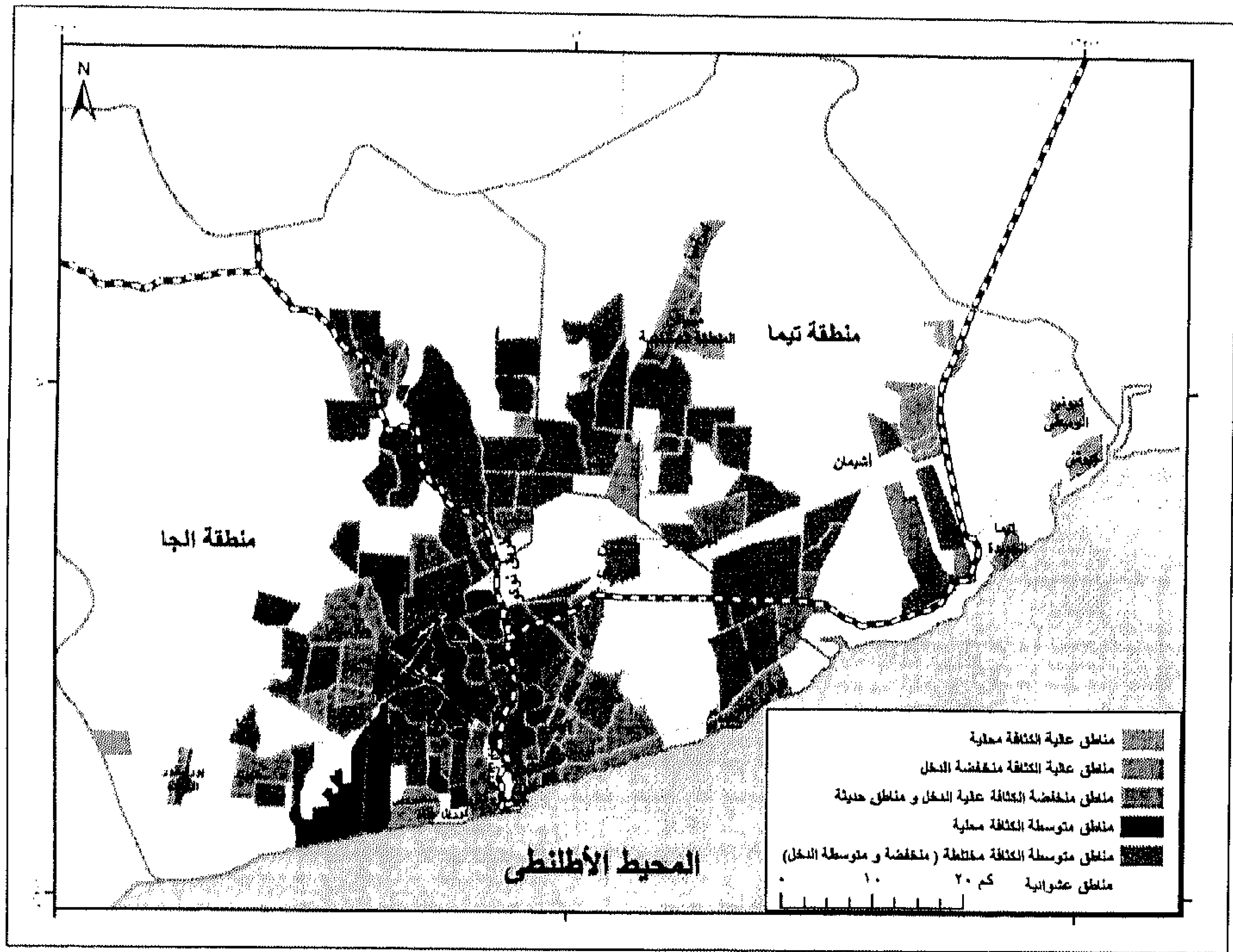
Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October, 2000, 44,Table

وكما يتضح فإن نحو ٨٦.٦% من جملة سكان أكرا يعيشون في غرف مركبة (Compound) بينما توجد أنماط أخرى من المنزل المركب Compound ولكن في شكل عشش وأكواخ تنخفض نسبتها إلى ١.٥% من الأسر، ويؤدى تركز نسبة الأسر في نوعية المساكن المركبة من غرف و التي تستوعب أكثر من أسرة كما اتضح سابقا إلى رفع درجات التزاحم والكثافات داخل تلك الأنواع من المساكن والتـي

ترتبط بأحياء الإسكان المنخفض في أكثرها، و يشير المسكن المستقل و الذي يغلب عليه نمط الفيلات و نمط الشقة إلى نمط السكن الحديث ، وكما يتضح من الجدول السابق يحتل هذا النمط المرتبة الثانية على مستوى أكرا بنسبة ١٢ % و يرتبط هذا النمط بالنخبة و ذوى الدخل المرتفع (Ghana Statistical Service, 2000, 44) .

و تتوزع الأنماط السكنية تبعاً لنوع منشآتها و مبانيها ووفرة وتغطية وحداتها بالمرافق و إمدادها بالخدمات بين مستويات مختلفة كما يوضحها شكل رقم (٥٦)

شكل رقم (٥٦) أنماط السكن في أكرا عام ٢٠٠٠



المصدر : بتصرف اعتمادا على :

Songsore, J., et.al: Environmental Health Watch And Disaster Monitoring In The Greater Accra Metropolitan Area (GAMA), 2005. University OF Ghana, Legon, Project Proposal presented to UNDP/IIED, 2006, 18

<u>*السكن المرتفع وخصائصه:-</u>

تتنوع أنماط المسكن في هذا النوع بين المسكن المستقل لأسرة واحدة و بين الشقق الفاخرة ، و مثلت هذه الأنماط عام ٢٠٠٠ ٥.٦ % و ٥.٥ % على التوالي من التوزيع النسبى لأنماط المسكن كما اتضح من جدول رقم (٢٢) ، وتتسم تلك الأنماط من المسكن بالكثافات المنخفضة، ودخول السكان

المرتفعة من ذوى الوظائف الكبرى وأصحاب الثروات ونخبة وصفوة المجتمع والمتعلمين، وتتميز أحياء هذه الأنماط السكنية بالتخطيط الجيد والإمداد بخدمات ومرافق البنية الأساسية والشبكات والتسهيلات، و تتواصل و تستمر أعمال التنمية والتطوير وأعمال الصيانة والأعمال الإنشائية وإمداد المرافق فى تلك الأحياء بشكل جيد . (Grava.S.&et al.2004,112) .

وتقع مناطق الإسكان المرتفع بعيداً عن الهوامش إلى الجنوب من طريق كوامى نكروما السريع و المنطقة الواقعة شمال المركز الحكومي وإلى الشرق من طريق كوامى نكروما وطريق نيساوام، وتمثل أهم تلك المناطق فى (Labone/Contoments/Ridge) وقد كانت تلك المناطق مشغولة سابقا من قبل الخبراء الأجانب وكبار الموظفين وأصحاب الأعمال من الأوربيين وحل محل هؤلاء اليوم الغانيون المتيسرون، وشيد هذا القطاع شمالا حتى منطقة سكن المطار المميزة وما حولها بينما تخرج من تلك الأحياء كلا من منطقة (نيما) و(Algo الاجو) حيث يغلب عليها طابع السكن المتدهور (slum). (مدحت جابر،٢٠٠٣،٣٢٥) ، بينما تتمثل أحياء الإسكان المرتفع الأخرى في المناطق الهامشية مثل(Mallam/ Taifa/ west Adenta/Haacho /macarthy).

<u>* السكن المتوسط وخصائصه :</u>

وينقسم هذا النمط إلى نوعين أساسيين: <u>أولهما</u> (نمط السكن المتوسط ذو الكثافات المتوسطة للسكان من ذوى الدخل المتوسط) ، و تم إنشاء معظم المساكن في هذا النمط بواسطة الجهات الحكومية وتمليكها أو إيجارها بصورة رسمية وقانونية ، وتختلف أنماط المسكن فى هذا المستوى عن السكن المخفض فى أنها فى أغلبها مخططة و مزودة بالخدمات والمرافق، وإن كانت تحتاج إلى زيادة في حجم المرافق وتحسين وصيانة خدمات بنيتها الأساسية كما في أحياء Dansoman/South Dokor ، و قد بدأت مناطق وأحياء هذا النمط كمناطق كثافات عالية لذوى الدخول المنخفضة ، ولكن نتيجة النمو الحضري السريع بدأت تتزايد بها الطبقة المتوسطة من ذوى المؤهلات والعاملين بالوظائف الإدارية الحكومية ذوى الدخول الثابتة بشكل أكبر من مناطق الأحياء منخفضة الدخول مرتفعة الكثافات ،بينما يتمثل <u>النوع الثاني</u>: من أنماط السكن المتوسط في(أنماط سكن الكثافات المتوسطة لذوى الدخول المنخفضة) و تقل أنماط المسكن المرتبطة بهذا النوع في مستوى خدماتها عن النوع الأول كما في Darkuman/Abeka ، وتتسم تلك المناطق بأن نوعية السكان في أغلبهم هم ممن تحسنت ظروفهم من ذوى الدخل المنخفض وخرجوا من أحياءها بحثاعن ظروف معيشية أفضل لأحياء أفضل حالا ، كما تشهد وفوداً للنازحين والمهاجرين من ذوى الدخول المرتفعة نسبيا عن مناطق الدخل المنخفض. (Sarpei , (A.J., 1994.9

وتتمثل أحياء الإسكان المتوسط عامة في مناطق(Abossey/Darkuman/Burma Camp /Teshie camp) ، بينما تتركز أنماط سكن ذوى الدخل المتوسط في المنطقة الغربية المحصورة بين طريقي كوامى نكروما وطريق Winneba في منطقة Kaneshi ، التي خططت أساساً وبنيت بواسطة الحكومة لسكن الأغنياء ولكنها تدهورت إلى أن أصبحت مقراً لسكن ذوى الدخول المتوسطة ، بينما تعد منطقة(تيسانو tesano) الواقعة إلى الشمال خليطاً من السكان ذوى الدخول المتوسطة والمرتفعة (مدحت جابر،٢٠٠٣، ٣٢٥) .

*السكن المنخفض وخصائصه:

تمثل أنماط السكن المنخفض أكبر نسبة من الأحياء السكنية في أكرا المتروبوليتانية وأكرا الكبرى، فيعيش ٥٨% من جملة سكان أكرا الكبرى في أنماط السكن المنخفض، و تمثل الأحياء تلك الأنماط في أغلبها مناطق وصول واستقبال للمهاجرين والنازحين الجدد ومناطق الكثافات المرتفعة ،وتتسم أغلب وحداتها السكنية بصغر المساحة وقلة أعداد الغرف المتاحة، والتي غالباً ما تكون غرفة واحدة سيئة من حيث النوعية والخدمات والمرافق التي تغيب عن المسكن وعن أحياء المنطقة ،وتتركز نوعية هذه الأنماط السكنية في أحياء (جيمس تاون / مامبروبيا Mamprobia / نيما/ Ussher Town / Zonogo).

و تعاني تلك المنشآت و المساكن من تردى أحوالها منذ فترات طويلة ، فقد أظهرت دراسة مسحية عام ١٩٥٢ أن أقل من ٥% من تلك المساكن يمكن أن تصنف على أنها بحالة ممتازة، بينما ١٠% منها كانت بحالة جيدة جداً، و صنفت ٤٠%منها على أنها مساكن جيدة بينما تردت باقى النسبة ٤٥% لحالة رديئة وسيئة للغاية، و قد ازداد الوضع سوءاً خلال الفترة الحديثة فقد أظهر المسح الذي تم إجراؤه في تلك الأحياء عام ١٩٩٧ تغييراً كبيراً في ظروفها ، و مزيداً من تردى أحوالها بشكل أكبر و زيادة حالة التدهور للمساكن والأحياء السكنية ، في (جميس تاون / Ussher Town)،فقد وصلت نسبة المساكن التي كانت تحتاج إلى إزالة على مستوى جميع أحياء الإسكان المنخفض إلى ٨٢% من المنشات لعدم صلاحيتها لإيواء البشر، بينما أمكن الإبقاء على ٧% من المساكن بصورة مؤقتة ، في حين اقتصرت نسبة المساكن التى كانت بحالة جيدة و البعيدة نسبياً عن المخاطر إلى ١١% فقط ، ويمكن تقسيم تلك الأحياء بين الأحياء الوطنية والتقليدية التي تمثل المدينة القديمة (James Town/Osu/ Teshienungua) وبين الأحياء غير الوطنية مثل منطقة(Nima/Madina/ Zonogo/sabon) (Agyemang , K., 2001, 24).

و توجد أحياء أخرى إلى الغرب من طريق Winneba والتي تمثل منطقة خليط من منشآت و مساكن ذوى الدخول المنخفضة و المتوسطة في أحياء (/ abossoy okai / Mamprobia Korle Gono

Dansoman/) حيث تضم تلك الأحياء بعضاً من المساكن والأراضي الحكومية ، مثل منطقة Mampobi والتي نشأت سنة ١٩٣٩ لتأوي ضحايا الزلزال الذي خرب أكرا آنذاك ، كما تفتقر مباني ومساكن منطقة Dansoman و التي أنشأت لحل مشكلة وأزمة الإسكان إلى الخدمات والتسهيلات (مدحت جابر،٢٠٠٣: ٣٢٥) .

وعلى الرغم من تدهور وسوء أنماط السكن في أحياء السكن المنخفض إلا أن هناك مساكن في تلك الأحياء تتفاقم فيها الأوضاع بصورة سيئة للغاية كما هو الحال في منطقة(Ga/Mashie) والتي تسود فيها أنماط مساكن أكواخ والتي تم بناؤها من الطين و مواد البيئة المحلية كأسطح الصفيح أو الأخشاب المتهالكة، ويصل الضغط على المرافق إلى ذروته في مناطق الإسكان المنخفض فيخدم المرحاض الواحد ٣٠ شخصاً في حين يشترك ٤٨ فرد في مكان الطهي، و٢٢فرداً لكل حمام ،كما تعيش نحو ٦٦.٤% من الأسر في غرفة واحدة بكافة أمور حياتهم المعيشة النوم والتخزين، ويفتقر نحو ٢٠% منها تماما لأي نوع من خدمات الصرف الصحي ويعتمدون على المراحيض العامة والمناطق المفتوحة والشواطيء، ويكفي أن نحو ٧٢% مستخدمي نظام (مراحيض النقر أو الحفر) في أكرا تقع في مناطق الإسكان المنخفض، وطبقا لمادة البناء ونوعها تضم أكرا في مناطق إسكانها المنخفض ٩.٨%من المباني من الطين و٣١.٧%من الأخشاب ونحو ١.٨ من الصفيح في حين أن النسبة الباقية من المساكن بنيت بمواد ثابتة و إن لم تخضع لأي إشراف هندسي بل لتصميم و تنفيذ عشوائي للأفراد. (http//www. Ghana district.com,).

***السكن العشوائي والمحلات غير الرسمية:-**

تعتبر الأنماط العشوائية و غير الرسمية للمسكن أحد أنماط السكن الهامشي ، الذي أصبح سياسية واستراتيجية للعديد من السكان الفقراء تحت خط الفقراء في دول العالم النامية ،وتقف الهجرة الريفية الحضرية والتي تزايدت خلال الفترة ١٩٨٠-١٩٩٠ سبباً أساسياً وراء نمو هذا النمط من السكن ، فقد استشرى هذا النمط العشوائي بعد ما ألقت الحكومة بعبء توفير المسكن والاحتياجات السكنية على عاتق القطاع الخاص سواء الأفراد أو الشركات، وأظهرت التقديرات خلال الفترة ١٩٩٠ -١٩٩٧ أن نحو ٦١%من سكان أكرا الكبرى تعيش في أحياء عشوائية غير الرسمية ،والتي تضم بشكل أساسي مناطق في الشمال الشرقي من أكرا الوسطى وأغلب المناطق العشوائية على جوانب ليجون كوريلKorle Lagoon بجوار سوق Agbogbloshie ، وأهم هذه المناطق(Abeka/Kwashieman/Taifa/Agbogbloshie/) Madina/Ashiaman و تتسم أنماط المسكن في هذا النوع من سوء الأوضاع و فقر ورداءة ظروف المسكن و التي يغلب عليها نمط (الأكشاك)التي تبنى من الأخشاب و رقائق الصفيح، ويغيب عنها موارد الإمداد بالمياه و تعتمد على تخزين المياه من الصنابير العمومية،بينما تعتمد نظم الصرف الصحي

والتخلص من النفايات على الرمي في الليجون ، و تقع الأنماط السكنية في هذا النوع تحت تهديد أخطار التعرض الدائم للغراق خلال الفصل المطير ، كما تعرض السكان في هذه الأحياء خلال الفترة الحديثة إلى الطرد القسرى من الأراضي العامة أو الحكومية كما حدث في منطقة (Agbogbloshie) حيث تعرض ٤٠٠ مسكن إلى خطر التعرض لأخطار تحول المنطقة لمقلب قمامة(Grava,S.,et.al, 2004,133,134).

(ب):ضوابط و محددات نمو و توزيع أنماط السكن في أكرا:

تأثرت الأنماط السكنية في أكرا بسياسات الإرث الاستعمارى وتطبيق سياسات الفصل و العزل السكني، و يعكس الوضع في أكرا خليطاً أو هجيناً من المؤثرات الوطنية والاستعمارية والحديثة (مدحت جابر، ٢٠٠٣، ٣٢٥، ٣٢٦) التي ترتبط بأنماط سكنية متباينة.

وتتجاور أنماط السكن العشوائي غير الرسمي مع قطاعات السكن الرسمي داخل المدينة في تناقض كبير يؤكد على مظاهر الازدواجية والثنائية الحضرية داخل أكرا كما هو الحال في العديد من المدن الإفريقية ومدن العالم النامي، وتوجه العديد من الضوابط نمو الأنماط السكنية المتفاوتة و توزيعها داخل المدينة ، فعلى سبيل المثال شهدت الأنماط غير الرسمية نمواً و تزايداً منذ عام ١٩٥٠، بعد أن بدأت القرى الهامشية حول أكرا في اجتذاب العديد من السكان الباحثين عن السكن المنخفض، و تمثلت أهم العوامل والضوابط المتحكمه في قطاع الإسكان في تسارع النمو الحضري المتزايد الناجم عن عمليات الهجرة الريفية الحضرية ، و قلة الموارد المالية والكساد الاقتصادي وقلة الاستثمارات في قطاع الإسكان على وجه الخصوص فضلاً عن غياب القوانين والتشريعات التي تحكم قيمة الإيجار وأسعار الأراضي.

-النمو الحضري السريع وتلبية الاحتياجات السكنية:-

تطورت مدينة أكرا من محلة صيد صغيرة ثم مركز إدارى استعمارى عام ١٨٧٠ و تطور حجمها وصل إلى نحو ٢٠,٠٠٠ نسمة عام ١٨٩٠ بينما نمت المدينة إلى ١٣٥,٠٠٠ عام ١٩٤٨ لتتضاعف بعد عام ١٩٦٠ أكثر من مرتين و تصل لنحو ٣٨٣,٠٠٠ كنتيجة مباشرة وأساسية للهجرة الريفية الحضرية،وكما يتضح من الجدول رقم (٢٣) والذي يشير إلى نمو السكان والمنشآت السكنية في أكرا خلال الفترة من ١٩٨٤إلى ١٩٩٧.

فقد تسارع النمو السكاني بشكل متزايد منذ الاستقلال نتيجة الهجرة الريفية الحضرية ،وواكبه نمو المنشات السكنية بمعدلات أبطء ، و تزامن هذا النمو السكاني مع تطبيق سياسيات الاقتصاد الحر فوصل متوسط معدل النمو السكاني خلال الفترة ١٩٦٠-١٩٨٤ على مستوى الدولة إلى ٤% ، بينما

تجاوز متوسط معدل النمو السكاني لأكرا المعدل العام ووصل إلي ٥ % خلال نفس الفترة،وقد سجل تعداد ١٩٨٤ نمو سكان المدينة حتى ٩٧٠.٠٠٠ألف نسمة بمعدل نمو ٤.٣% مقارنة بمعدل النمو على مستوى الدولة و الذى وصل إلى٢.٨ %، وعلى الرغم من النمو المتواصل للسكان حتى ١.٨ مليون نسمة عام ١٩٩٧ إلا أن نمو قطاع الإنشاءات السكنية تزايد ببطء مما زاد من الفجوة في تلبية الاحتياجات السكنية خاصة مع التدهور ونقص كفاءة تلك الوحدات السكنية، والتي صاحبهاانخفاض متوسط عدد الغرف داخل الوحدة السكنية.

جدول رقم (٢٣) نمو السكان والمنشآت السكنية في أكرا المتروبوليتانية منذ ١٩٤٨-١٩٩٧

السنة	حجم السكان بالألف نسمه	عدد الوحدات السكنيةبالألف	متوسط عدد غرف المسكن	متوسط عدد الأفراد في المسكن	متوسط درجة التزاحم فرد/غرفة
١٩٤٨	١٣٥.٨٠٠	٩.٥٦٣	٦	١٤.٢	٢.٦
١٩٦٠	٣٣٨.٠٠٠	١٨.٣٩٦	٦	١٨.٤	٤
١٩٧٠	٥٦٤.١٩٤	٣٥.٨٣٥	٥	١٥.٧	٤
١٩٨٤	٩٧٠.٠٠٠	٦٤.٥٤٣	٤	١٣.٣	٥
١٩٩٧	١.٨٠٠.٠٠٠	-	-	-	-

المصدر:

Agyemang , K. K.: A Survey of Housing Conditions and Characteristics in Accra .An African City. Habitat International No. 25. 2001. 16. Table 1

وكما يتضح من الجدول رقم (٢٣) السابق فقد انخفض متوسط عدد الغرف من ٦ غرفة للمسكن عام ١٩٤٨حتى ٤ غرفة عام ١٩٨٤، في حين تزايدت درجات التزاحم داخل الغرفة من ٢ إلى ٥ أفراد ،بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف الإنشاء أو الإيجار للوحدة السكنية حتى في الإسكان الحكومي فقد وصلت أرخص وحدة سكنية مكونة من غرفتين عام١٩٨٠ ما يعادل إجمالي دخل سنوي لموظف حكومي كبير.

وقد أظهر المسح السكاني لمستويات السكان و الأسر المعيشية في أكرا عام ٢٠٠٠ و الذي تم خلاله دراسة عينة من الأسر المعيشة عددها ٦٢٠ أسرة معيشية ،إرتفاع نسبة الأسر التي تشغل غرفة واحدة في أكرا إلى ٦٦.٥% وهو ما يفوق باقى المناطق الحضرية وجملة الحضر أيضاً ،وكما يوضح جدول رقم (٢٤)، تنخفض على النقيض من ذلك نسبة الأسر التي تشغل أكثر من خمسة غرف في أكرا إلى ١.٦% منخفضة عن النسبة العامة لجملة الحضر٢.٦% أو نسبة المناطق الحضرية الأخرى ٣% ، و قد يرجع تفسير تلك الظاهرة إلى ارتفاع نسبة الأسر المكونة من شخص واحد عازب إلى ٢٦.٥% في

أكرا مقارنة بباقي الحضر ١٩.٩% أو جملة الحضر ٢١.٧% ،وتمثل هذه النسبة غالباً الشق الأكبر من سكان الغرفة الواحدة في أكرا وهو (Ghana Statistical Service, 2000, 46).

جدول رقم(٢٤) التوزيع النسبي لأحجام الأسر المعيشية ونسبة الغرف المستخدمة في أكرا والمناطق الحضرية الأخرى عام٢٠٠٠

عدد	نسبة الأسر لعدد الغرف%			عدد أفراد الأسرة	التوزيع النسبي للأسر حسب عدد الأفراد %		
الغرف المستغلة	أكرا	مناطق حضر أخرى	جملة الحضر		أكرا	مناطق حضرية أخرى	إجمالي الحضر
١	%٦٦.٥	%٦٢	%٦٣.٣	١	٢٦.٥	١٩.٩	٢١.٧
٢	٢٦.٦	٢٥.٢	٢٥.٦	٢	١١.١	١١.٩	١١.٧
٣	٣.١	٧.٥	٦.٢	٣	١٩.٧	١٣	١٤.٩
٤	٢.٣	٢.٣	٢.٣	٤	١٤.٥	١٤.٦	١٤.٦
٥+	١.٦	٣	٢.٦	٥	١١.٥	١٣.٢	١٢.٧
إجمالي	١٠٠	١٠٠	١٠٠	٦	٧.٦	١١.٥	١٠.٤
				٧	٤.٧	٧	٦.٤
عدد أسر العينة				٨	٢.٣	٤.٤	٨.٣
	٢٦٠	١٥٧٩	٢١٩٩	٩	٠.٨	٢	١.٦
				١٠	١.٥	٢.٥	٢.٢

المصدر :

Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey. Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October. 2000.46

و يشير انخفاض نسبة الغرف المستغلة للأسرة إلى درجات عالية للتزاحم،وقد انخفضت نسبة الغرف المستغلة للأسرة بشكل عام مع انخفاض وحدات المسكن كما اتضح سابقاً من ٤:٦ غرفة حتى ١٩٨٤، بينما واصلت الزيادة السكانية ارتفاعها المتواصل بشكل لا يمكن معه تلبية الاحتياجات السكنية، فقد أظهرت نتائج دراسات المسح السكاني على مستوى غانا عام ١٩٩٩ تقديرعجز ونقص الاحتياجات السكنية السنوية على مستوى غانا في قطاع الإسكان الحكومي بين ١١٠.٠٠٠ إلى ١٤٠.٠٠٠ وحدة سكنية ، بينما لم يتعد إنتاج المنشآت السكنية في نفس العام ٣٠.٠٠٠ وحدة سكنية سنوياً ، بينما تم تقدير الاحتياجات السكنية في أكرا وحدها بنحو ١٤٠.٠٠٠ وحدة سنوياً (Grava,S.&et.al, 2004, 127) .

– السياسات الحكومية و الشعبية في قطاع الإسكان:

ترتبط عملية الإمداد بالمساكن ارتباطاً مباشراً بالظروف الاقتصادية والموارد المالية المتاحة للدولة،و لهذا بدأت حكومة غانا تواجه مشكلة في قطاع الإسكان منذ ١٩٦٠ مع بداية الكساد الاقتصادي

الذي بلغ ذروته عام ١٩٧٠ وحتى ١٩٨٠ بانخفاض الناتج الإجمالي المحلي من ٥ إلى ٤% وانخفاض أسعار المحاصيل النقدية بنحو ٥٠% ، فضلا عما صاحب ذلك من اضطراب الظروف السياسية للدولة وانتشار الفساد الحكومي وسوء الإدارة، وارتبطت كل تلك الأحداث بتوقف المراقبة الحكومية على الإيجارات وانسحاب الحكومة من قطاع توفير مساكن الإيجار، وانخفاض عمليات إنشاء وتشييد الوحدات السكنية التي يوفرها القطاع الحكومي وهيئاته وحكوماته إلى١٠٠وحدة سكنية عام ١٩٧٠و ١٩٨٠بعد أن كان القطاع الحكومي يوفر نحو ٤٠٠ وحدة سكنية حتى عام ١٩٦٠ ، كما توقفت خلال تلك الفترة مساهمة القطاع الخاص في عمليات البناء و التشييد نتيجة ارتفاع تكاليف البناء والتشييد فقد تضاعفت أسعار مواد البناء حتى ١٩٨٠بنحو ثلاث مرات لاعتمادها على الخامات المستوردة (Agyemang , K., 2001, 31.32).

وعلى الرغم مما حققته برامج الإصلاح الاقتصادي وتطبيق برامج وسياسات الفكر الاقتصادي الحر من انتعاش في الاقتصاد والخروج من مشكلة الكساد الاقتصادي وزيادة دعم المدينة وتزويدها بالعديد من الخدمات وتوسع الأنشطة الصناعية والتجارية بالمدينة، إلا أن تلك السياسات قد أدت إلى بعض الجوانب أو التداعيات السلبية التي أثرت على قطاع الإسكان نتيجة غياب سياسات التخطيط والمتابعة التي لم تنتبه إلى زيادة جذب تلك الأنشطة في المدينة لمزيد من سكان المدن الصغرى والمناطق الريفية ومزيد من المهاجرين نحو العاصمة، فضلاً عما أتاحته تلك السياسات من وفرة المواد المواد الإنشائية وخامات البناء و سهولة الحصول عليها باستيرادها فسمحت بالتمدد الحضري السريع نحو الهوامش، حتى وصل العجز في الاحتياجات السكنية في أكرا الكبرى إلى ٢٥٣.٠٠٠ وحدة سكنية بحلول ٢٠٠١ (Grava,S.&et al, 2004, 110. 111) .

و على الجانب الآخر توجهت العديد من شركات الاستثمار الخاصة للاستثمار في قطاع الإسكان مستفيدة من المزايا التي أتاحتها سياسات الاقتصاد الحر ، فاتجهت لبناء الوحدات السكنية الفاخرة ، واختيار أماكنها في الضواحي السكنية الجديدة المخططة في مناطق الليجون الشرقي، فظهرت أنماط الإسكان المرتفع لنخبة المجتمع والصفوة مثل نظام التملك العقاري في المناطق الجديدة مثل شرق المطار ومنطقة إسكان (رويال بالماس/الليجون الشرقي /كاسو/هابيتو) والتي توجه خدماتها لذوى الدخل المرتفع والأوروبيين والمصطافين (Yankson& Kofie , 2004.8).

- نظام ملكية الأرض وسوق الأراضي:

تعتبر وفرة مساحات الأراضي ضرورة أساسية للتنمية والاستثمارات في قطاع الإسكان فهي أساس إنشاء الوحدة السكنية كما تتم على مساحاتها إمداد الخدمات الأساسية للوحدة السكنية ، وتعد الأرض مورداً طبيعياً غير متجدد تتحكم فيه العديد من العوامل سواء التشريعية القانونية أو الثقافية والحضارية أو الظروف الطبيعية والبيئية بمحدداتها ، التي تسمح أو تتحكم في نوعية الاستخدام وصلاحيته وملائمة الأرض للغرض المستخدم فيه، وغير كل ذلك فإن الأرض بالإضافة إلى كونها مورداً فإنها تمثل مصدراً لنمو الدخل المحلى للدولة من خلال نمو وانتعاش أسواق الأراضي والضرائب والعوائد (عزيزة بدر ، ٢٠٠٢ ، ٩٣،٨٨).

وقد سنت غانا بعد استقلالها على النقيض من كثير من الدول الإفريقية دستوراً يحدد طبيعة ونظام ملكية الأراضي في الدولة عام ١٩٩٢، وينقسم نظام ملكية الأراضي طبقا لذلك الدستور إلى نوعين <u>النوع الأول</u> : ملكية حكومية وهو النظام الذي تخضع فيه ملكية الأراضي للدولة، بينما <u>النوع الثاني</u> هو الملكية التقليدية وهو النظام الذي تكون فيه ملكية الأرض للعشيرة أو الجماعة وهى ملكية عامة لأفراد المجتمع المحلى.

وتتبع نحو ١٠: ١٣% من أراضي أكرا نظام الملكية الحكومية والتي تم الحصول على أغلبها خلال الفترة الاستعمارية من السكان المحليين ، وتخضع لإشراف الوكالة الحكومية وهيئة تنمية الأراضي وهى الجهة المسئولة عن عملية بيع وتداول واستخدام الأراضي الحكومية من خلال العديد من الأجهزة والأقسام التابعة للهيئة للإشراف على تقسيم الأراضي والوصول لأنسب استخدام لها، وتشمل الأراضي الحكومية التابعة للدولة في أكرا (منطقة وسط المدينة أو منطقة الوزارات الواقعة ضمن منطقة الأعمال المركزية، و منطقة الساحل، ومنطقة المطار، وكانتمنتس، ومنطقة الليجون الشرقي، ومناطق الاستخدامات العسكرية) ، وقد اقتطعت أغلب المناطق الأراضي التابعة للحكومة ضمن التشريعات الحكومية المتوالية بعد دفع تعويضات عنها للسكان المحليين والأصليين أو فرض سلطة الحكومة عليها دون دفع تعويضات.

و يعود نظام الملكية التقليدية أو الجماعية العشائرية لما قبل الاستعمار ، وطبقاً لهذا النظام تعتبر إدارة وملكية الأرض نظاماً جماعياً من حيث الملكية بينما تقتصر حدود تصرف الأفراد فيه على استخدام الأرض دون التصرف فيها ، ولا توجد طرق رسمية لتسجيل حدود الأراضي في تلك المناطق حيث يعتمد النظام بأكمله على توارث الأجيال لمساحات الأراضي المتعارف والمتفق على تحديد معالمها بمظاهر

طبيعية مما يؤدى لوجود النزاعات المتكررة، ،ويمتلك مجتمع(الجا Ga) الوطنى المحلى معظم مساحات الأراضي التقليدية في أكرا والتي تم تقسيمها إلى العديد من الحصص والمساحات تخضع لرئيس أو زعيم عشيرة لديه السلطة في تحديد مساحات الأراضي لكل عائلة أو للأفراد، و قد أصبح الوضع معقدا مع غياب التوثيق الرسمي وبيانات تقسيم الأراضي، مما ساهم في إعاقة وصول الخدمات الأساسية الحكومية لتلك المناطق المعقدة الوضع التي تخضع في أنظمتها والتحكم فيها للزعماء المحليين وبالتالي لا توجد سلطات أو قوانين وتشريعات تحدد أيا من طبيعة ونوع استخدام الأرض أو نمط الإسكان السائد بل هي مناطق إسكان غير رسمي بأنماط تقليدية في السكن في المناطق شبه الحضرية التي تقع على حدود وهوامش المدينة (Grava,S.&et al, 2004, 119. 120).

وتساهم سوق الأراضي كما في المناطق الهامشية ومناطق الملكيات التقليدية في رفع أسعار الأراضي بشكل كبير داخل المدينة ، فقد أدى التحول السريع للنمو الحضري في هوامش المدينة إلى انتعاش سوق الأراضي وتضاعف أسعارها خلال فترات زمنية قصيرة نجمت عن عمليات بيع مساحات الأراضي في مناطق الملكيات التقليدية لسكان غير المحلين سواء من المهاجرين لأكرا و النازحين إليها أومن سكان المدينة الباحثين عن فرصة الحصول على مسكن منخفض التكاليف، فاتسعت عملية تداول بيع وشراء الأراضي للأغراض السكنية حتى ظهرت مشكلات عديدة لها لعل أهمها هو تكرار بيع مساحات الأرض لمرات عديدة والتي لا يوجد لها توثيق رسمي بل يتم بيعها تحت سلطة رؤساء وزعماء العشائر أو من حراس الأرض القائمين على حراستها، وتغيب عن تلك المناطق في الأصل عمليات التخطيط أو الإمداد بأي من المرافق الأساسية ،ويتم إنشاء أغلب الوحدات السكنية دون تخطيط مسبق فتبنى على طرق المجاري المائية لتوفير الاحتياجات من المياه أو عبر طرق النقل مع انتظار السكان لوصول الخدمات والمرافق لمناطقهم السكنية ضمن مشروعات التنمية داخل المدينة (Yankson,.K&. Kofie, R., 2004,11).

(ج)- خصائص وتجهيزات المسكن وشبكات المرافق:

- **طبيعة حيازة المسكن (حالة الإقامة) :**

تؤثر العديد من الظروف الاجتماعية والسياسات الحكومية في العديد من القضايا المتعلقة بالمسكن وتوزيع الأنماط السكنية المختلفة، بل إن العديد من العوامل الحضارية والاجتماعية تحكم طبيعةحيازة المسكن ، خاصة مع زيادة الاتجاه و الرغبة في الاستقلال بمسكن خاص والانفصال عن الأسر الممتدة ، وهو ما يرتبط بقضية نظام تملك الأرض التي سبقت الإشارة إليه (Yeboah,I.E., 2000, 76) .

وتعتمد حيازة المسكن على طريقة وجهة الحصول عليه والتي تتنوع إلى عدة مصادر ، غير أنها تقع تحت نوعين رئيسيين بشكل أساسى (الجهات الحكومية بهيئاتها ، و القطاع الخاص بأنواعه) ، وتقل نسبة مساهمة القطاع الحكومي في الإمداد بالاحتياجات السكنية في أكرا ، وتسيطر عليه عدد من الهيئات الحكومية منها (هيئة الإسكان التعاوني في غانا) و(الشركة القومية للتأمين والضمان الاجتماعي) ، ولهذا أصبح القطاع الخاص يمثل مصدراً أساسياً لتوفير وتلبية الاحتياجات السكنية كما يوضح جدول رقم (٢٥)

جدول رقم(٢٥)التوزيع النسبي للأسر المعيشية في أكرا حسب جهة الإمداد بالمسكن لعام ٢٠٠٠

جهة الإمداد	نسبة الأسر %أكرا	نسبة الأسر في مناطق حضرية أخرى%	نسبة الأسر في كل الحضر %	نسبة الأسر على مستوى الدولة%
الأقارب/العائلة	٤٨.٨	٤٤.٩	٤٦	٥٤
الأفراد (جهود ذاتية)	٤.٨	١.٢	٢.٢	٢.١
جهات حكومية	٤.٨	٥.٧	٥.٥	٤.١
مستثمرين وهيئات قطاع خاص	٤١.٦	٤٤.٣	٤٣.٥	٣٣.٤
أخرى	صفر	٣.٩	٢.٨	٦.٨
إجمالي	%١٠٠	%١٠٠	%١٠	%١٠٠
حجم العينة	٤٥٩	١١٨٩	٤٧٠	٣٤٦٠

المصدر:

Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4). Accra, October, 2000,45,Table 6.2

وكما يوضح الجدول اقتصرت نسبة الإمداد بالمسكن في الجهات الحكومية على ٤.٨% أى نحو ٥% فقط ، بينما سيطر القطاع الخاص من خلال المستثمرين والشركات العقارية الخاصة على توفير الاحتياجات السكنية بنسبة ٤٢% تقريبا على مستوى أكرا ، و ارتفعت نسب الإمداد على مستوى الحضر والدولة بين٤٤% و ٣٣.٤% على التوالي .غير أن أكبر نسب الإمداد بالمسكن على مستوى الدولة والحضر في أكرا تكون عن طريق الأقارب أو العائلة بنحو ٤٨% في أكرا وبالطبع فان أغلب تلك النسبة تتواجد في مناطق الملكيات التقليدية (Ghana Statistical Service, 2000, 45).

وتتنوع طبيعة حيازة المسكن بشكل أساسي بين التملك والإيجار وأنواع قانونية أخرى، ويعتبر مالكو العقارات المقيمون في عقاراتهم أفضل حظاً في التمتع بالخصوصية والتخلص من عبء قيمة الإيجار،على الرغم من حقيقته أن أحجام أسرهم قد تفوق حجم الأسر المستأجرة للمسكن، وتتنوع طبيعة حيازة المساكن الحكومية بين الإيجار والتملك ،وتوفرالدولة تجهيزات المسكن المخطط وتزويده بالمرافق ،

بينما يسيطر القطاع الخاص بشكل أساسي على توفير الاحتياجات السكنية من وحدات الايجار، فاعتمدت أكثر من ٨٥% من الأسر المعيشية في أكرا التي تقطن مسكناً مؤجراً عام ٢٠٠٠ ، في الحصول على المسكن من القطاع الخاص ،مقارنة ب ٨% من الأسر المعيشية استأجرت المسكن من القطاع الحكومي، و كما يشير جدول رقم (٢٦) للتوزيع النسبي للأسر المعيشية في أكرا حسب حالة الإقامة .

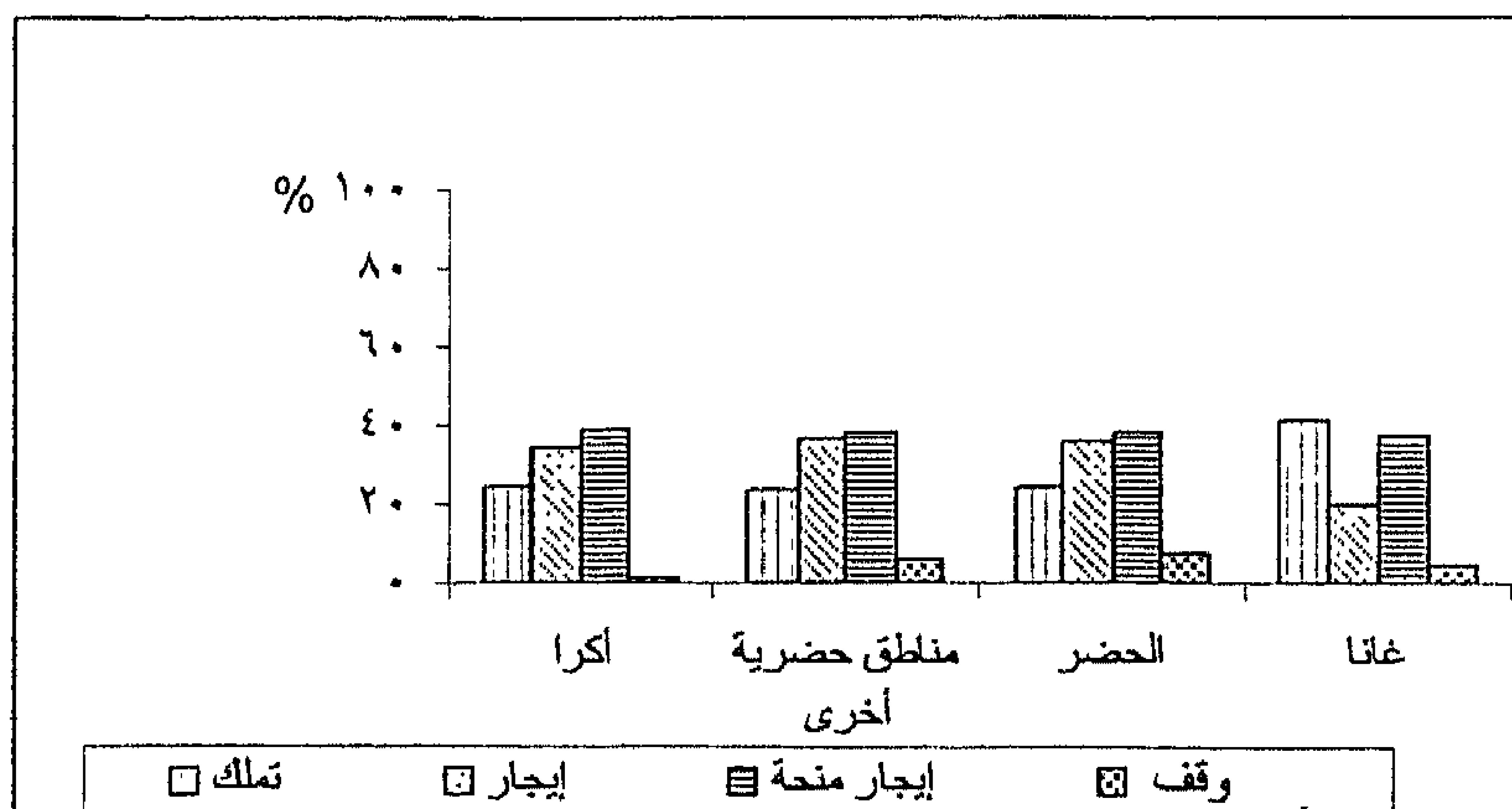
جدول رقم (٢٦)التوزيع النسبي للأسر المعيشية في أكرا حسب حالة الإقامة (طبيعة حيازة المسكن) عام ٢٠٠٠

حالة الحيازة	أكرا%	مناطق حضرية أخرى%	الحضر%	غانا%
تملك	٢٤.٧	٢٤.١	٢٤.٣	٤١.٩
إيجار	٣٤.٥	٣٦.٧	٣٦.١	١٩.٩
إيجار منحة	٣٩.٥	٣٨.٦	٣٨.٨	٣٧.٨
وقف	١.٣	٦.	٨.	.٥
اجمالي	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
حجم العينة	٦٢٠	١٥٧٩	٢١٩٩	٥٩٩٨

المصدر :

Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey. Report of the Fourth Rounds (GLSS 4). Accra. October. 2000,45.Table 6.3

شكل رقم (٥٧) التوزيع النسبى للأسر المعيشية في أكرا حسب طبيعة المسكن عام ٢٠٠٠



مصدر البيانات

Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey. Report of the Fourth Rounds (GLSS 4). Accra. October. 2000,45.Table 6.3

و كما يتضح من جدول رقم(٢٦) و شكل (٥٧) ترتفع نسبة الأسر المعيشية المستأجرين في مختلف أنواع الحيازة إلى ٧٤% ،وقد انخفضت تلك النسبة مقارنة بما كان عليه عام ١٩٨٩ والتي وصلت

فيها نسبة الإيجار بأنواعه إلى ٨٣.٧% في حين بلغت نسبة التملك عام ٢٠٠٠إلى ٢٤.٧% في أكـرا ، ويعكس انخفاض نسبة المالكين للمسكن بذلك جزءاً من مشكلة الإسكان في أكرا ، بينما تشير البيانات إلى الانخفاض النسبى لحدة التفاوت بين أنماط الحيازة على مستوى الدولة فترتفع نسبة التملك حتى ٤٢ % و تنخفض نسبة الايجار بأنواعه حتى ٥٨ % ، في حين أن الاوضاع تتشابه بين أكرا و المناطق الحضرية الأخرى وعلى مستوى الحضر عامة فلا تعكس البيانات سوى تفاوت يسير بين نسب الإيجار و التملك و التي تكاد تكون واحدة في كل(Ghana Statistical Service, 2000,45) .

و تفتقر أغلب المساكن المستأجرة لوجود الخدمات والمرافق ، فقد أظهرت دراسة مسحية بالعينة عام ١٩٩٨ أن ٢٨% من االمساكن المستأجرة تخلو من خدمات الصرف الصحي أو حتى مرحاض ويعتمد السكان على المراحيض العامة . والتي قد تقع في المتوسط في نطاق يمتد بين ١٠٠-٥٠٠ متر من أماكن إقامتهم، كما أن ٥٠% من الأسر المستأجرة لا يوجد لديهم أماكن للطهي، فأدت أزمة الإسكان في أكرا إلى تحويل أغلب المطابخ إلى غرف معيشية بينما تتم أعمال الطهي خارج المنزل ، وعلى الرغم من ذلـك لا ترتفع نسبة الحراك بين المستأجرين فتفضل أغلب الأسر الاستمرار في المسكن نظراً لصعوبة الحصـول عليه ، فلا تتعدى نسبة القاطنين بالمسكن لمدة ١٥سنة ١٧% من السكان المستأجرين في حـين أن ٥٠% من المستأجرين يظل في المسكن فوق ١٥ سنة.

وتتبع أغلب مساكن الإيجار كما سبق للقطاع الخاص ، و يشيع فيها تشارك أكثـر مـن أسـرة بالمسكن مقارنة بالتملك ، فخلال ١٩٩٧ وصـلت نسـبة المشـاركين مـن بـين ٥٦% مـن سـكان (UsshrTown/Adabraka) المستأجرين لنحو٢٢% قاموا بتأجير غرفة واحدة في مساكنهم المستأجرة على الرغم من كبر حجم الأسرة ، و غالباً ما تشاركت ٣:٥ أسر في المسكن ، وفي بعض المناطق مثل (ممبيا Mambia) تتشارك ١٥ % من الأسر في المسكن و يصل متوسط عدد الأسر في المسكن بـين ٧:١٠ أسر متوسط عدد الأسرة الواحدة ٥ أفراد و يضم المسكن بين ٦:١٢غرفـة (Agyemang ,K., 2001,20.21) .

-<u>الكثافات الإسكانية :</u>

تتعدد المؤشرات الدالة على حالة المستويات السكانية مثل (الكثافة السكنية ، و معدل التزاحم و نصيب الفرد من مسطحات الإسكان) (فتحى مصليحى ،٢٠٠٠ :٣٠٨)،و تشير إحصـاءات متوسـط الكثافة الحضرية الصافية في مناطق الإسكان المرتفع في أكرا إلى انخفاض متوسط الكثافة عـام ٢٠٠٠ إلى نحو ٦ نسمة في الهكتار ، مقارنة ب٣٦٠ نسمة للهكتار في مناطق الإسكان المنخفض ، بينما سجلت

كل من (James Town ,Ussher Town) أعلى الكثافات الحضرية داخل المدينة والتي و صلت أعلاها نحو ٥٠٠ نسمة/هكتار ولهذا فلا يمكن للخدمات أو المرافق أن تغطي احتياجات تلك الكثافات المرتفعة بشكل كاف.

بينما يستخدم معيار درجة التزاحم و الذي ينسب فيه السكان إلى الغرف على نحو خاص في المدن ، و يعد متوسط درجة التزاحم مرتفعاً في جميع المناطق السكنية للمدينة ، إذا ارتفع عن ساكن واحد في الغرفة بالمعيار المتفق عليه عالمياً، و يمكن تقدير درجة التزاحم بدلالة نسب الأسر إلى عدد الغرف ومتوسط حجم الاسرة (عزيزة بدر ، ١٩٩٧: ٢٥٠، ٢٥٣) و يوضح الجدول رقم (٢٧) درجات التزاحم في أكرا على أساس نمط المسكن، و كما يلى

جدول رقم(٢٧) درجات التزاحم في أكرا على أساس نمط المسكن عام ٢٠٠٠

عدد الغرف	مسكن ذو غرفة	مسكن ذو غرفتين	مسكن ذو ثلاث غرف	مسكن ذو أربع غرف	مسكن ذو خمس غرف	المتوسط العام لدرجة التزاحم	متوسط حجم الاسرة
نسبة الأسر%	٦٦.٥	٢٦.٥	٣.١	٢.٣	١.٦	٢.٨	٣.٤
متوسط درجة التزاحم ساكن /غرفة	٣.٤	١.٧	١.١٣	٨٥.	.٦٨		

المصدر من حساب الطالبة اعتمادا على بيانات جدول رقم (٢٥) و (٢٦):
Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS ٤), Accra, October, 2000.46

وكما يتضح من الجدول بلغت درجة التزاحم ومتوسط عدد الأفراد في الغرفة في أكرا إلى ٢.٨ ساكن/غرفة ، لتفوق بذلك معدل درجة التزاحم في الغرفة على مستوى الدولة عام ٢٠٠٠ والذي وصل ٢.٣ ساكن/غرفة، وتصل درجات التزاحم إلى أخفض مستوياتها طبقاً للمعيار العالمى في أنماط المسكن ذى الأربع والخمس غرف ، و ترتبط تلك الأنماط بالأحياء الراقية المرتفعة الدخل و منخفضة الكثافة داخل المدينة.

- تجهيزات المسكن وشبكات الخدمات والمرافق:

تتفاوت أنماط المسكن والأحياء السكنية من حيث تجهيزات المسكن والإمداد بالخدمات الأساسية الضرورية للحياة ، و تضمن شبكات المرافق التي تخدم الأحياء السكنية داخل المدينة توفير إمداد المساكن بتلك الخدمات من (مياه الشرب ، وتجهيزات وخدمات الصرف الصحي ،و الكهرباء، ومصادر الطاقة (للطهي والمعيشة والإضاءة) عبر (شبكات المياه، والصرف الصحي ونظم الإمداد بالطاقة ،وأنظمة وخدمات التخلص من النفايات الصلبة والقمامة) ،وتتفاوت الأحياء السكنية فيما بينها داخل المدينة في

مدى توفر تلك الخدمات و مستويات الحصول عليها، طبقاً لأنماط ومستويات الإسكان(المنخفض والمتوسط والمرتفع)، حيث ترتبط بعض تلك الأحياء بمناطق قد يصعب إمداد وتوصيل الخدمات والمرافق لها سواء لظروف قد تتعلق بطبوغرافيتها أو ببعض العوامل الحضرية والاجتماعية والاقتصادية كما سيتضح.

- مادة البناء:

ارتبطت عملية النمو والتوسع الحضري في أكرا وتأثرت بتحول مادة البناء إلى البناء الأسمنتي والخرساني والذي مكن من سهولة عمليات البناء والتشييد و ظهور تعدد الطوابق خلال الخمسين سنة الماضية، وتتنوع المباني في أكرا حسب نوعية مادة البناء كما أظهرتها بيانات المسح السكاني لعام ١٩٨٩ بين مساكن تم تشييدها من البناء الخرساني أو الطوب الأسمنتي ووصلت إلى ٨٣% من جملة المساكن في أكرا عام ١٩٨٩، وبين مبانى تم بناؤها من الطين المحروق وصلت نسبتها إلى ٥% ، بينما تتمثل الأنواع الأخرى في المنشآت والمساكن من الطين غير المحروق و التي وصلت نسبتها إلى ٤% وتمثل المساكن من الأخشاب ومواد البناء المؤقتة غير الثابتة النسبة الباقية ، وقد ظهرت أنواع المساكن من الطين غير المحروق و المواد غير الثابتة قبل سن قوانين الإسكان والتشييد ، كما ارتبط توزيعها بالمحلات العمرانية الريفية التي التحمت بالمدينة نتيجة للامتداد الحضري،فأغلب المساكن في تلك المحلات التي تم بناؤها من مواد البيئة والأخشاب والصفيح هى مساكن مؤقتة يحرص أصحابها على ترميمهاو الحفاظ عليها متماسكةحتى لا تقوم السلطات بإزالتها(Agyemang ,K., 2001, 25) .

وتشير نتائج المسح والإسكان خلال عام ٢٠٠٠ والتي توضح خصائص أو ظروف المسكن طبقا لنوعية المواد الإنشائية (مادة البناء ، الحوائط ،الأرضيات ،الأسقف) إلى تفاوت كبير في خصائص وظروف المسكن تبعا لنوعية مادة البناء على مستوى غانا وأكرا ومناطق الحضر الأخرى كما يتضح من جدول (٢٨) ، فإن نسبة المادة الأساسية لبناء الحوائط على مستوى غانا هى (الطين) والتي وصلت ٥٢.٥%، في حين أن مادة البناء الأساسية على مستوى أكرا الأسمنت ،فقد وصلت نسبة المباني المشيدة بالأسمنت في أكرا عام ٢٠٠٠ إلى ٨٤.٨ % وذلك نظرا لارتفاع مستوى التحضر ولكونها العاصمة حيث تقل تلك النسبة على مستوى المناطق الحضرية الأخرى إلى ٦٣.٣ % و٦٩% على مستوى الحضر عامة ،وتشير بعض الدراسات التفصيلية إلى أن نحو ١٠:٨ أسر معيشية في أكرا تقطن مسكناً خرسانياً من الأسمنت في مقابل ١٠:٦ أسر على مستوى إجمالي الحضر، وتنتشر المباني الخرسانية متعددة الطوابق فيصل متوسط عدد الطوابق ما يزيد على أربعة طوابق في مناطق

(Sakumono/madena/adntia) وبطول امتداد خط الســاحل حتــى تيمــا.(Ghana Statistical (Service, 2000.44

جدول رقم (٢٨) التوزيع النسبي لخصائص وظروف المسكن تبعا لنوعية مادة البناء في أكرا عام ٢٠٠٠

المادة المستخدمة	أكرا%	مناطق %حضرية أخرى	جملة الحضر%	غانا%
الحوائط الخارجية				
الطين	٩.٨	٣٣.٢	٢٦.٦	٥٢.٥
الأخشاب	٣.٧	٩.	١.٧	١
الصفيح الحديد	١.٨	٠.٢	٠.٦	٠.٣
الحجر	٣.	٢	١.٥	١.١
الأسمنت	٨٤.٤	٦٣.٣	٦٩.٢	٤٤.٨
أخرى	----	٠.٤	٠.٣	٠.٤
إجمالي	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
أرضيات المسكن				
طين	----	٢٧	١.٩	١٤.٣
أخشاب	٠.٥	١.١	٩.	٠.٥
حجر	٠.٥	١.١	٩.	٠.٥
اسمنت	٩٩.٢	٩٥.١	٦.٢	٨٤.٨
أخرى	-	١.	١.	٠.١
إجمالي	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
الأسقف مواد من البيئة	-	٣.٩	٢.٨	١٧.٣
قش/نباتات عامة	٠.٦	٠.٩	٠.٩	١.٢
أخشاب/حديد/صفيح	٤٨.٤	٧٥.٨	٩٨.٠٠	٦٤.٢
أسمنت/خرسانة	٤.٢	٥.٦	٥.٢	٢.٦
اسبستوس	٤٦.٨	١٣.٥	٢٢.٩	١٢.٣
أخرى	-	٠.٢	٠.١	٢.٤
إجمالي	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠

المصدر:

Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey. Report of the Fourth Rounds (GLSS 4). Accra. October, 2000.44. table 6.4.

و ترتبط مواد البناء المؤقتة وخاصة الطين والأخشاب ورقائق الصفيح والتي تشكل مجتمعة نحو ١٥% كما اتضح من جدول رقم (٢٨) بالمساكن غير الرسمية و أنماط السكن المنخفض ، و يتم بناؤهــا بالجهود الذاتية للأفراد دون تخطيط معماري أو إشراف هندسي ، كما يتوقف اســتكمال بنــاء المســاكن

الخرسانية غير الرسمية لفترات طويلة حتى يتم توافر الإمكانات المادية أولتقليل قيمة الضرائب المفروضة ، و لهذا تستخدم الأخشاب والصفيح ورقائق الألومنيوم في استكمال الأسطح و تغطيتها، كما تشيد أغلب تلك المباني في مناطق لا تتوافر فيها المرافق أو شبكات البنية و يعتمد سكانها على جهود الحكومة لتوصيل الخدمات ،كما هو الحال في منطقة (Dome) التي نشأت منذ ٢٥ عاماً حيث اعتمد فيها السكان على جهودهم الذاتية في توصيل الخدمات تدريجيا (Yeboah,I.E, 2000, 76) .

وتتنوع أسقف المباني في مدينة أكرا كما يتضح من الجدول السابق بين أسقف الصفيح والحديد والأسطح المعدنية من بقايا رقائق الألمونيوم ، و تصل نسبة الأسطح غير الخرسانية مجتمعة إلى ٥٠% ، في حين تصل نسبة الأسطح الخرسانية إلى ٤.٢% وتصل نسبة الأسطح من حجر الفتيل أو الاسبستوس إلى ٤٦.٨ % ، وعلى الرغم من ارتفاع نسبة الأسطح غير الخرسانية في أكرا إلا أنها تعتبر قليلة مقارنة بمناطق حضرية أخرى مثل كوماسى ، والتي ترتفع نسبة الأسطح غير الخرسانية بها إلى ٧٠% فتواجه أسطح منازلها خطراً كبيراً مع التعرض للعوامل الجوية والصدأ .

وتعكس الخصائص السابقة لنوعية مواد البناء والأسقف في أكرا تدنى نوعية نسبة كثيرة من المساكن في أكرا ، والتي لا تعود في الغالب لاستخدام مواد بناء رديئة وسيئة بقدر ما تعود إلى ارتفاع أسعار مواد البناء فتعتمد أغلب مواد البناء على الخامات المستوردة باستثناء الأخشاب المحلية المستخدمةالأبواب والنوافذ ، كما يساهم غياب عمليات الصيانة الى تدنى نوعية المساكن خاصة في حالة الإيجار لارتفاع قيمة الإيجارات (Agyemang ,K., 2001, 27.26).

- خدمات ومرافق البنية الأساسية

***خدمات الإمداد بمياه الشرب:**

تعتمد أكرا في إنتاج المياه بشكل أساسي على مصدرين هما مشروع Weija ومشروع (Kpong) فتنتج أكرا المتروبوليتانية نحو ٣٣٦.٠٠٠ لترا/ يوميا، ويقع سد Weija إلى الغرب من مدينة أكرا بنحو ١٥ كم٢ على نهر Densu ، ويوفر السد إمداد المدينة بنحو ٩٤ متر٣ا يومياً عبر شبكة ومحطة المعالجة للمياه في حين تبلغ أقصى طاقة إنتاجية لمحطة المعالجة ٢٧٥.٠٠٠متر٣ حتى عام ١٩٩٥ ، وتغطي المحطة بذلك جزءا كبيرا من احتياجات أكرا والضواحي المحيطة بها في الجانب الغربي من المدينة ،ويتمثل مصدر المياه الآخر للمدينة في مشروع (Kpong) والذي يقع على نهر الفولتا في منطقة المجاري

الدنيا على بعد ٥٤كم إلى شمال تيما ،ويبلغ أقصى إنتاج للمحطة ١٧٢.٠٠٠ مترم٣ يومياً وتغطي جزءاً من احتياجات أكرا عبر شبكة أنابيب يصل طولها ١٢.٦كم .

وتتفاوت نسبة إمداد ووصول خدمات ومرافق المياه للمساكن تبعا لأنماط المسكن ولطبيعة شبكة الإمداد بالخدمة في داخل أكرا و التي تعانى قصوراً في التغطية و عدم كفاءة الخدمة ، فتواجه الشبكة العديد من العقبات تتمثل في الظروف الطبوغرافية وطبيعة المنطقة التي تتميز بالاستواء النسبي والانحدارات الطفيفة مما يرفع من تكاليف إنتاج المياه، مما استوجب إنشاء محطات للرفع والضخ ،ويوضح الجدول رقم (٢٦) بعض إحصاءات عن إنتاج وخصائص شبكة مياه الشرب في أكرا)

جدول رقم (٢٩) خصائص شبكة مياه الشرب في أكرا عام ٢٠٠٠

الإحصاء / البيان	الكمية / النسبة
متوسط الإنتاج اليومي لتر٣/يوم	٣٣٦.٠٠٠ لتر٣/يوم
أطوال شبكة المياه كم	٤٥٠كم
عدد الوصلات من الشبكة إلى المنازل	١٦٠.٠٠٠وصلة
نسبة الفاقد من المياه	٣٠% في السنة
نسبة فاقد الخسارة الاقتصادية	٢٥%

المصدر :

Grava, S., et.al: International studio. Disaster Restlient Accra. Ghana. Columbia University. www.arch.columbia.edu. 2004.71.Table 17

وكما يوضح الجدول ترتفع نسبة الفاقد لنحو ٣٠% من المياه المنتجة سنويا ويعتبر السبب الرئيسى لذلك هو غياب عمليات الصيانة وإدخال التحسينات أو التجديدات على الشبكة والتي لم يطرأ عليها أى تعديل منذ ٣٠ سنة مما يرفع نسبة الفاقد .

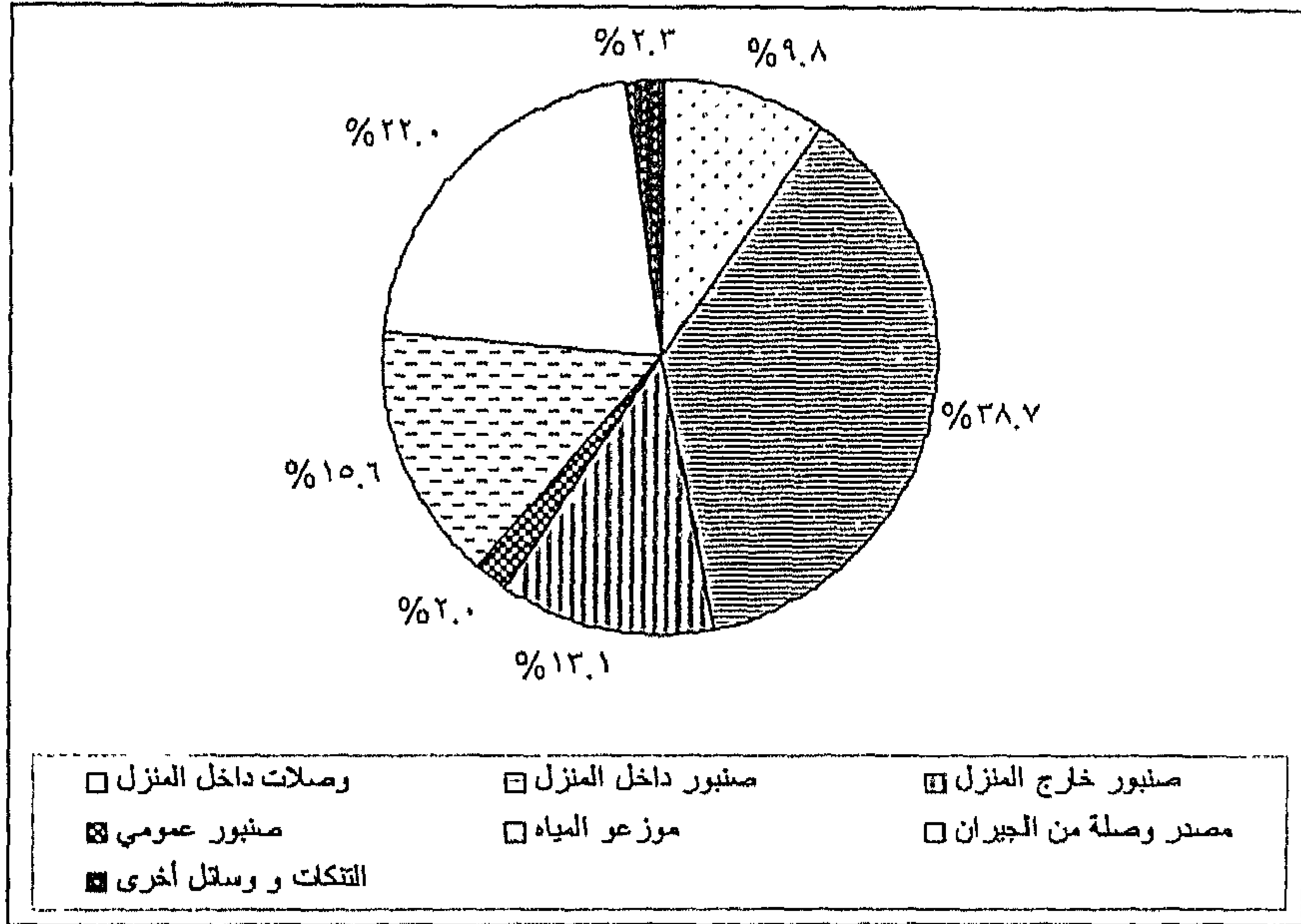
وتتنوع طرق ونظم الحصول على المياه بين الأسر المعيشية في أكراء حيث تصل نسبة الحاصلين على المياه من الشبكة بوسائل مختلفة تقريبا نحو ٦٠% مع تنوع وسيلة الحصول كما يوضح الجدول(٣٠) و شكل رقم (٥٨) ، اقتصرت نسبة حصول الأسر المعيشية في أكرا على المياه عبر وصلات الشبكة المتصلة بالمسكن على ٩.٨% ، بينما وصلت نسبة الامداد بخدمات المياه عبر وسائل خارج الشبكة ووصلاتها لنحو ٤٠% ،و تعتمد بذلك نسبة كبيرة من السكان على الحصول على المياه من الجيران أو من خلال التنكات الحكومية وبائعي وموزعي المياه والتي تصل نسبتهم على التوالي ٢.٣%و ١٥.٦%. (Ghana Statistical Service, 2000 , 49) .

جدول رقم(٣٠)التوزيع النسبي لوسائل ونظم الإمداد بمياه الشرب في أكرا عام ٢٠٠٠

نظام ووسيلة الإمداد	نسبة الأسر المعيشية
وصلات داخل المنزل	%٩.٨
صنبور داخل المنزل	%٣٨.٧
صنبور خارج المنزل	%١٣.١
صنبور عمومي	% ٢
موزعو المياه	%١٥.٦
مصدر وصلة من الجيران	%٢٢
التنكات و وسائل أخرى	%٢.٣

المصدر
Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October, 2000,49 Table 6 8

شكل رقم (٥٨) التوزيع النسبى لنظم الإمداد بالمياه على مستوى أكرا عام ٢٠٠٠



المصدر: البيانات اعتمادا على
Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October, 2000,49 Table 6.8

وعلى الرغم من ارتفاع نسبة الإمداد لمياه الشرب والتي تصل إلى ٨٠% على مستوى أكرا،إلا أن تلك النسبة تتفاوت على مستوى الأحياء والمناطق ، فتنخفض نسبة الإمداد لنحو ٥٧% في مناطق Ga والتي تسود فيها نظم الإمداد عبر التنكات والصنابير العمومية، في حين ترتفع نسبة الإمداد بالمياه إلى ٨٠% في مناطق الدخل المرتفع والتي تعتمد بشكل أساسي على وصلات الإمداد بالمياه عبر الشبكة (http//www. Ghana district.com).

***خدمات ونظم الصرف الصحي ووسائل التخلص من النفايات:**

تعانى أكرا كغيرها من مدن العالم النامي والمدن الإفريقية من تدنى نظم الصرف الصحي وغياب شبكات جيدة يمكن الاعتماد عليها، فعلى الرغم من تحسن أوضاع نظم الصرف الصحي حاليا مقارنة بعام ١٩٥٤ والتي وصلت خلالها نسبة السكان المحرومين من خدمات الصرف الصحي آنذاك إلى ٦٨% ، لا تزال نظم وخدمات الصرف الصحي في أكرا متدنية وتعتمد على وسائل ونظم رديئة ، و يكفي أنه لا تزال (مراحيض الحفر) أحد وسائل ونظم الصرف الأساسية والتي تشكل خطرا يهدد صحة السكان فضلا عما تستلزمه من نسبة كبيرة من العمالة البشرية للتخلص من النفايات بصورة يومية (Agyemang , K., 2000,74). و يوضح جدول رقم (٣١) نظم الإمداد بخدمة الصرف الصحي في أكرا عام ٢٠٠٠

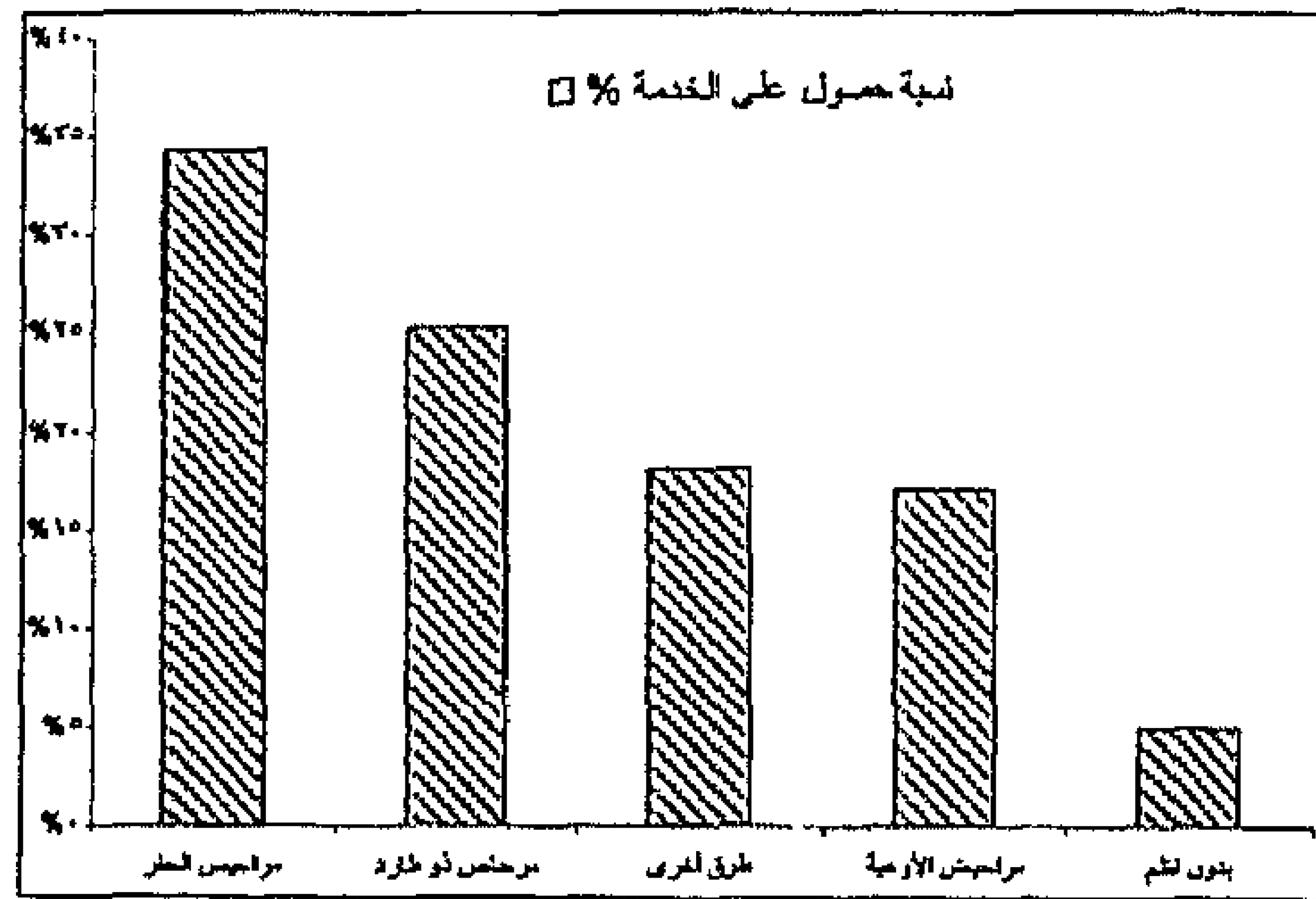
جدول رقم (٣١) التوزيع النسبي لنظم الامداد بخدمة الصرف الصحي في أكرا عام ٢٠٠٠.

وسيلة الصرف الصحي	نسبة حصول على الخدمة %
مرحاض ذو طارد	%٢٥.٣
مراحيض الحفر	%٣٤.٤
مراحيض الأوعية	%١٧.١
طرق أخرى	%١٨.٢
بدون نظم	%٥

المصدر

Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October, 2000,51 Table 6 8

شكل رقم (٥٩) التوزيع النسبي لنظم الامداد بخدمة الصرف الصحي في أكرا عام ٢٠٠٠



مصدر البيانات اعتمادا على:

Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October, 2000,51 Table 6 8

و كما اتضح من الجدول(٣١) و الشكل رقم (٥٩) تحتل نظم مراحيض الحفر النسبة الأكبر من نظم امداد خدمات الصرف الصحى فوصلت عام ٢٠٠٠ إلى ٣٤.٤% و يعتمد نحو ٤٠% من سكان الأحياء المتوسطة والفقيرة على مراحيض الحفر أو النقر (pit pan Latrine) والتي وصلت النسبة العامة

لاستخدامها في أكرا عام ٢٠٠٠ إلى ٣٤.٥%، و على الرغم من الارتفاع النسبي لمستخدمي المرحاض ذو الطارد لنحو ٢٥ % إلا أن هذة النسبة يتركز توزيعها في منطقة الأحياء مرتفعة الدخل في منطقتي " ريدج و المطار " و منطقة الأعمال الدبلوماسية والهيئات الحكومية و الأحياء الجديدة المخططة والتي لا تزال بعض منها تحت الإنشاء و ترتفع بها نسبة الحصول على خدمات الصرف الصحي بوسائل المرحاض ذو الطارد لتصل إلى ٥٠% ، بينما لا تزال نسبة ١٨%من السكان تعتمد على النظم الأخرى مثل المراحيض العامة،و يفتقد ٥% من السكان لأى من نظم الصرف وتتواجد أغلب المساكن االمحرومة من خدمات الصرف الصحي في مناطق الأحياء الهامشية و التي تعتمد بشكل أساسي على المجاري والقنوات المائية(Ghana Statistical Service, 2000.51).

*التخلص من النفايات

يعتبر قسم إدارة النفايات الصلبة في بلدية أكرا هو المسئول عن عمليات الجمع والإزالة للنفايات الصلبة في أكرا و التخلص منها ، و بدأ بنشاطه منذ عام ١٩٩٧ بالتعاقد مع الشركات الخاصة والتي وصلت إلى ١٥ شركة تتولى عمليات إدارة النفايات وتجميعها بأنظمة مختلفة تقع تحت نظامين رئيسيين ، يعتمد النظام الأول المطبق في مناطق أحياء السكن المرتفع على تجميع القمامة يوميا من كل مسكن ولكن يعيبه ارتفاع التكاليف، أما النظام الثاني فيتم فيه تجميع نفايات مجموعة من المساكن في حاويات توضع أمام الشوارع الرئيسية ويتم تجميع القمامة منها مرتين في الأسبوع مما يرفع من حدة المخاطر والتلوث التي يعانى منها السكان ، ووصلت نسبة المستخدمين للنظام الأول ١١% عام ٢٠٠٥ ، في حين وصلت نسبة المستخدمين للنظام الثانى١٨ % عام ٢٠٠٥.

ويتم التخلص من النفايات بعد جمعها عن طريق دفنها في مواقع مخصصة فيتم التخلص من نحو ٨٠:٩٠% من الكمية في مدفن نفايات يبعد ١٧كم عن غرب المدينة في موقع (oblogo) ومن المفترض أن يستوعب هذا الموقع نفايات المدينة حتى عام ٢٠٠٥ ،ثم يتم بعدها الانتقال لاستخدام موقع آخر في منطقة Kwabanya والذي يبعد نحو ضعف المسافة عن المدينة مقارنة بالموقع الأول ومن المتوقع أن يستوعب نفايات المدينة لمدة ٣٠ سنة قادمة ، و تستخدم النسبة المتبقية من النفايات بعد عمليات الدفن والتي تصل إلى ١٠:١٥% في عمليات التسميد العضوي في مناطق الزراعة الحضرية في شرق المدينة في منطقة (Teshie/Nungua).

بينما تعتمد النسبة الأكبر على التخلص من النفايات في المجاري والقنوات المائية و التي وصلت نسبتهم في نفس العام إلى ٥٩% ، هذا بالإضافة لوجود نظم أخرى مثل حرق القمامة على جوانب الطرق،

و تنطوى هذه النظم على مخاطرصحية و بيئية بالغة لما تسببه من تلوث مناطق واسعة نتيجة تعرض القنوات للطفح أوعمليات الحرق (Grava,S.&et al, 2004, 96.97).

<u>* شبكة الكهرباء ومصادر الإمداد بالطاقة والوقود:-</u>

بدأت خدمات الإمداد بالكهرباء في مدينة أكرا منذ عام (١٩٢٢) ، وتعتمد المدينة في توفير الكهرباء على شركة كهرباء "غانا" والتي تعتبر المصدر الأساسى لإمدادها وتغطية نسبة كبيرة من احتياجاتها من الكهرباء ، بالإضافة إلى "محطة (أشيموتا)" والتي تعتبر مصدراً ثانوياً لإمداد أكرا بالكهرباء حيث تتعرض لمخاطر التهديد المستمر بالفيضان .(Grava,S.&et al, 2004, 77).

وقد ارتفعت نسبة الأسر المعيشية التي تحصل على خدمات الكهرباء للإضاءة عام ١٩٨٩ إلى ٨٥% مقارنة بنسبة الأسر المعيشية الحاصلة على خدمات الإمداد بالكهرباء عام ١٩٥٤ والتي اقتصرت على ٦٢.٥% ، وقد ارتفعت نسبة الحاصلين على خدمات الكهرباء للإضاءة على مستوى أكرا الكبرى إلى ٨٩.٧ % عام٢٠٠٠ ، غير أن نسبة توزيع تلك الخدمات على مستوى أكرا الكبرى وعلى مستوى أحياء ومناطق المدينة تتفاوت، حيث يحصل نحو ٧٥% من الأسر المعيشية في Dangame West على خدمات الإمداد بالكهرباء ونحو ٦٦% من الأسر المعيشية في Dangame East.كما تتفاوت مصادر الحصول على الطاقة للإضاءة و نسب الحصول عليها كما يوضح الجدول التالي:

جدول رقم (٣٢) التوزيع النسبي لمصادر حصول الأسر المعيشية على الإضاءة في أكرا عام ٢٠٠٠

مصدر الإضاءة	حصول الأسر في أكرا%	حصول الأسر في الحضر%	حصول الأسر على مستوى غانا%
الكهرباء	٩٠.٦	٧٧.٤	٣٩.٢
ماكينات ومولدات	٠.٨	٠.٤	٠.٥
الكيروسين	٨.٤	٢٢	٦٠
الشموع	٠.٢	٠.٢	٠.٣
حجم العينة	٦٢.	٢١٩٩	٥٩٩٨

المصدر
Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October, 2000,53 Table 6.9

وكما يوضح الجدول فإن أكبر نسبة من الأسر المعيشية تعتمد على الكهرباء في الحصول على مصدر الإضاءة و التى وصلت ٩٠ % ، بينما تنخفض نسبة الأسر المعيشية التي تعتمد على الكيروسين إلى ٨.٤ % على مستوى أكرا المتروبوليتانية ،كما يتضح تفاوت النسب على مستوى الأحياء حيث وصلت نسبة المعتمدين على الكيروسين في منطقة Ga عام ٢٠٠٠ إلى أكثر من ٣٥% من الأسر

المعيشية، والتي تعتمد بشكل الأساسي على الكيروسين في مصادر الإنارة و الطاقة (Ghana Statistical Service, 2000 , 53) .

بينما أشار مسح الإسكان لأكرا عام ٢٠٠٠ إلى اعتمادا النسبة الأكبر من الأسر المعيشية على استخدام الفحم النباتي بنسبة ٧٠.٥ % كمصدر الوقود المنزلي فكما يوضح الجدول التالي :

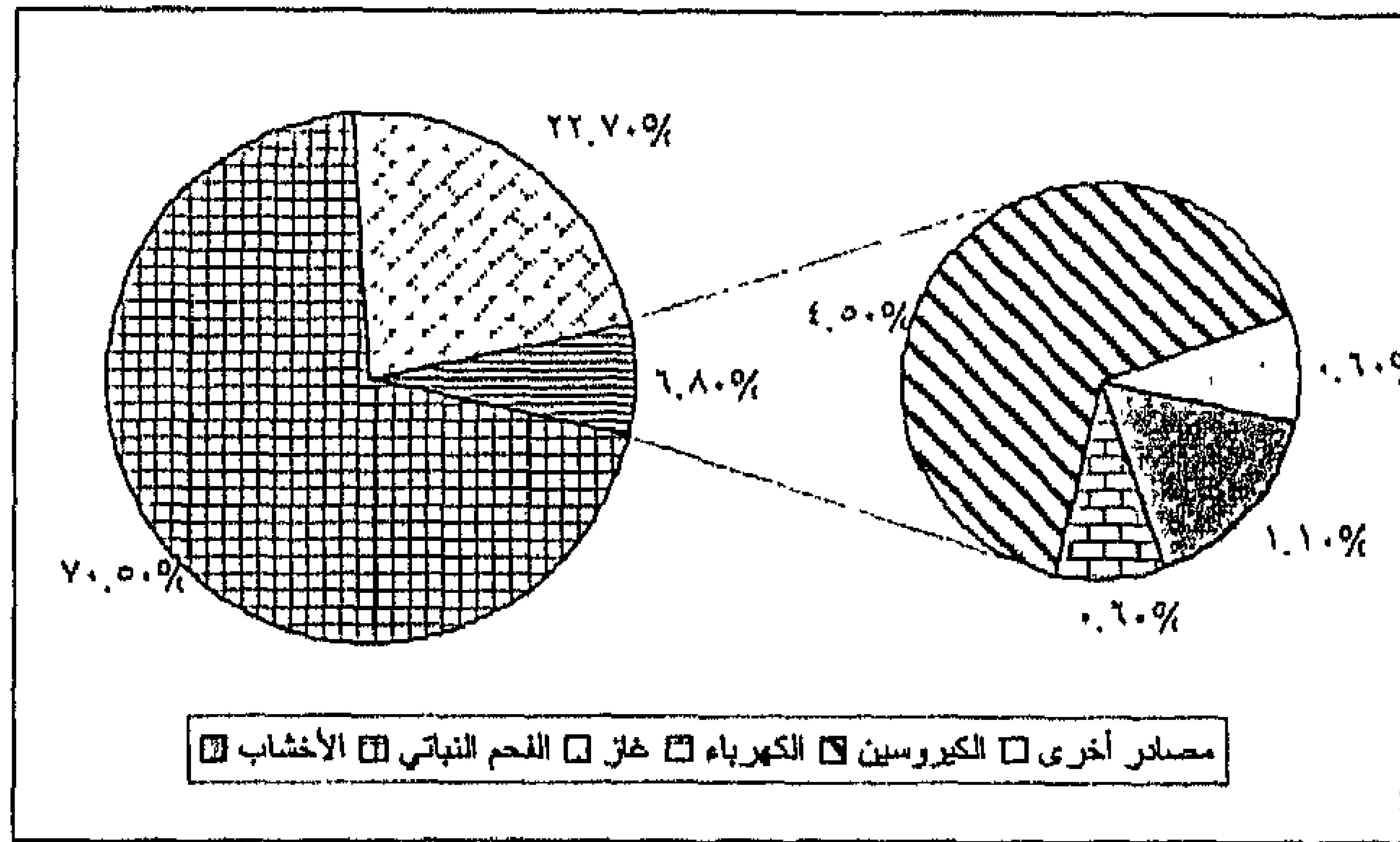
جدول رقم (٣٣)التوزيع النسبي للأسر المعيشية في أكرا حسب استخدام مصدر وقود الطهى عام ٢٠٠٠

مصدر الوقود المنزلي	الأسر المعيشية في أكرا%	الأسر المعيشية في الحضر %	الأسر المعيشية في غانا%
الأخشاب	%١.١	%٢٤.٩	%٦٢.٥
الفحم النباتي	٧٠.٥	٦٠.٩	٣٠.٦
غاز	٢٢.٧	١٠.١	٤.١
الكهرباء	٠.٦	٠.٥	٠.٤
الكيروسين	٤.٥	٢.٢	١.١
مصادر أخرى	٠.٥	١.٣	١.٤
حجم العينة	٦٢٠	٢١٩٩	٥٩٩٨

المصدر

Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October, 2000,53 Table 6.9

شكل رقم (٦٠) التوزيع النسبي لاستخدام مصادر وقود الطهى في أكرا عام ٢٠٠٠



مصدر البيانات اعتمادا على:

Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October, 2000,53 Table 6.9

وكما يوضح الجدول رقم (٣٣) و الشكل رقم (٦٠) يعتبر الفحم النباتي المصدر الأساسي للوقود المنزلي على مستوى أكرا ومستوى الحضر عامة بنسبة تتراوح بين ٧٥.٩% وبين ٦٠.٩% في حين تستخدم الأخشاب بنسبة أكبر على مستوى غانا بنحو ٦٥.٥% ،وعلى الرغم من ارتفاع نسبة التحضر على مستوى أكرا تقل نسبة المستخدمين للكهرباء والكيروسين إلى ٦.% و ٤.٥% ، في حين تواجه غانا

مشكلة كبيرة في ارتفاع نسبة المستخدمين للأخشاب والوقود إلى ٦٢.٥% على مستوى الدولة مما يضـر بالبيئة نتيجة عمليات إزالة الغابات، مما دفع الدولة إلى تشجيع عمليات تسييل الغاز واستخدامه في الوقود حتى وصلت نسبة المستخدمين للغاز كوقود نحو ٢٢.٧% على مستوى أكرا ونحو ٣٠.٦% على مستوى غانا(Ghana Statistical Service, 2000, 51).

و تعكس صورة توزيع أنماط المسكن وتباين خصائصها العديدة وتفاوت خدماتها و تجهيزاتها على اختلاف مستوياتها صورة توزيع غير عادلة لكافة عناصر الراحة و أنماط المساكن و التي تعود بالأساس للسياسات الحضرية للإرث الاستعماري من الفترات السابقة ولغياب التخطيط و قلة الموارد الحكوميــة و تركيز عمليات التنمية و التخطيط في المناطق الجديدة حالياً.

ثانياً : دراسة تحليلية لخصائص التركيب الداخلي لمدينة دكـــــار

(١) مورفولوجية مدينة دكار:

تعد دكار أبرز نماذج المدن العواصم المعاصرة ذات النشأة الاستعمارية، والتي نشأت كغيرها من مدن وعواصم غربي إفريقيا استجابة لرغبات وأطماع المستعمر .

وقد خضعت دكار للمؤثرات الحضارية الفرنسية و التي ظهرت خصائصها فـــي شـــكل و هيئـــة المدينة ، فلم تتطور المدينة كأغلب مدن نطاق النفوذ الفرنسي عن مدينة وطنية سابقة، واتبع المخططـــون الفرنسيون في تخطيط دكار كغيرها من عواصم غربي إفريقيا نموذج تخطيط المدن الحـــدائق، و الـــذي تتضح عناصره في تصميم (الأحياء والشوارع الواسعة التي تصطف الأشجار على جوانبها، والوحـــدات السكنية التى صممت على نمط (الفيلات المحاطة بالحدائق) ، كماتتضـــح دلائـــل التـــأثيرات الحضـــارية الاستعمارية في تطبيق سياسة الفصل والعزل لمناطق الأوروبيين وعزلها بمساحات وأحزمـــة خضـــراء تفصلها عن مناطق المحلين (Njoh,A.J, 2004, 1.3). وقد مرت المدينة بمراحل نمو وتطور بدأت منذ الفترة الاستعمارية المبكرة مع النشأة الأولى للمدينة و استمرت مراحلها المتلاحقة حتى الاستقلال و ما تلاه من مراحل التوسع العمراني و النمو الحضري السريع .

(أ)مراحل تطور النمو العمراني لمدينة لدكار:

أسس الفرنسيون دكار عام ١٨٥٧ بعد استقرارهم الأول على جزيرة جورى عام ١٦٧٥، و جاء تأسيس دكار كمركز حضرى فرنسي مستقل عن جورى منذ البداية لتمثل قاعدة عسكرية و تجارية بعد نقل عدد من سكان جورى لتعمير المدينة، واستخدامهم كعمالة في بناء المساكن وفي الزراعة البستانية لتوفير غذاء للمدينة ، ثم تطورت المدينة عام ١٨٩٨ بعد إنشاء القاعدة البحرية و أصبحت منذ تلك الفترة مركزا هاماً للتزويد بالفحم والوقود، لمزايا موقعها الملاحي المتميز الذي يتوسط الخطوط الملاحية الهامة عبـــر الأطلنطي بين "بردوو" "ريودي جانيرو "، و قد نمت المدينة عبـــر مراحـــل عديـــدة ارتبطـــت بـــالفترة الاستعمارية، و تطورت المدينة منذ بداياتها على نهر السنغال الذي مثل شريان الاتصال نحو الـــداخل ، وساهمت العديد من العوامل في نهوض المدينة في مرحلة الاستعمار المبكر و الذي مثلت فيـــه المدينـــة كغيرها مواطىء أقدام مهدت للتوسعات الاستعمارية فيما بعد ، و مثلت تلك الفترة قاعدة ارتكز عليها نمو المدينة خلال الفترات اللاحقة بعد الاستقلال (Peterson,S., 2003,1) .

- النمو العمراني لدكار خلال الفترة الاستعمارية (المدينة الاستعمارية):-

تنقسم مراحل نمو المدينة خلال الفترة الاستعمارية إلى مرحلتيين : بدأت الأولى منها منذ تأسيس المدينة عام ١٨٥٧ كمركز حضرى فرنسى ، بينما بدأت المرحلة الثانية خلال الفترة الاستعمارية بعد مؤتمر برلين عام ١٨٨٥.

-ارتبط نمو المدينة خلال المرحلة الأولى خلال الفترة الاستعمارية باضمحلال المراكز الحضرية الأخرى مثل جورى و ريفسكوى ، فقد سحبت دكار كل الوظائف الإدارية والعسكرية من جورى و تراجع دور جورى ليقتصر على كونها مركزاً إدارياً صغيراً، كما ساعدت كل من تجارة الفول السوداني والمطاط والتي بدأت منذ ١٨٨٥ و دعمتها شبكة نقل السكك الحديدية منذ مد خط حديد سانت لويس ودكار ثم خطوط السكة الحديد مع بماكو وخط حديد دكار ريفسكوى على نهوض مدينة و ميناء دكار كما يوضح شكل (٦١)

شكل رقم (٦١) موقع دكار و المراكز الحضرية في شبه جزيرة كيب فرد

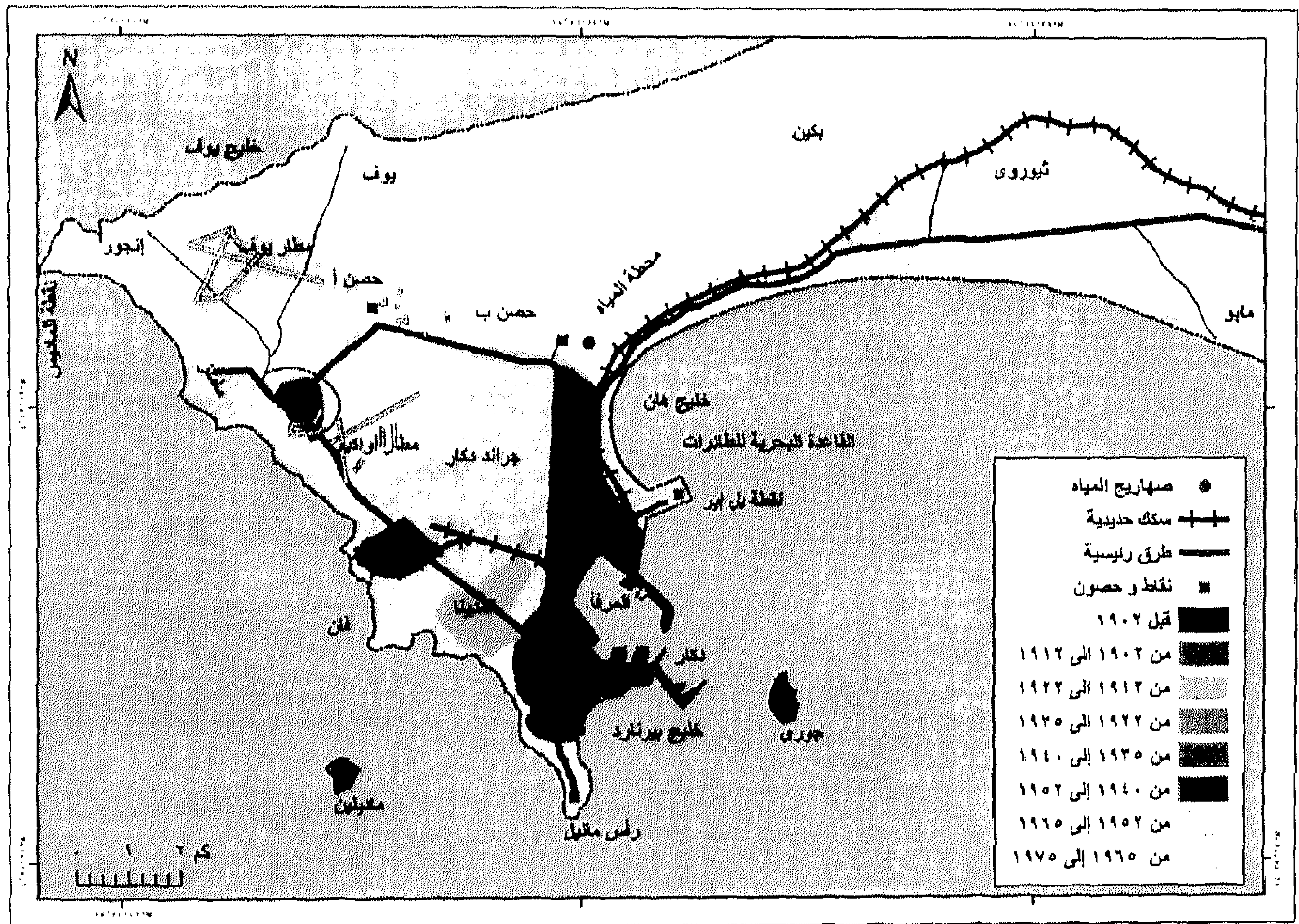
المصدر : بتصرف اعتمادا على

Peterson, S.: Dakar, Senegal, Its Urban Structure, In Geography Of World Urbanization ,Geography Courses, Maclester University, 2003, http://www.macalester.edu/geography. This site was researched and created as part of David Lanegran's Spring 2003 Geography of World Urbanization course at Macalester College in St. Paul, Minnesota.

بعد أن سيطرت ريفسكوى و ميناءها في البداية على تجارة الفول السوداني التي وجهـــت نمـــو المدينة مع شبكة الطرق الممهدة الممتدة نحو مناطق الإنتاج، غير أن دكار سحبت بعد نشـــأتها الوظيفـــة التجارية من ريفسكوى وسيطرت على تجارة الفول السوداني بعد أن أنشأت الحكومة الاستعمارية عدداً من المخازن ومكاتب التجارة ومدت شبكات الطرق البرية بين الميناء والمخازن وبين ريفســكوى ومنـــاطق الإنتاج، وأصبحت الشبكة الحضرية في شبه جزيرة كيب فرد تتحكم في تجارة الفول السوداني من خـــلال ثلاثة مخارج رئيسية هى دكار/ريفسكوى/كولاك(Church, 1957, 196) .

– و بدأت المرحلة الثانية في نمو المدينة خلال الفترة الاستعمارية بعد مؤتمر برلين ١٨٨٥ و التي أسند بعدها لدكار دور العاصمة الكبرى لعدة أقطار و" عاصمة السودان الغربي "، و انتقلت اتجاهات نمو المدينة خلال تلك المرحلة نحو الداخل كما يتضح من شكل (٦٢) .

شكل رقم (٦٢) نمو مدينة دكار في الفترة من ١٩٠٢ و حتى ١٩٧٥



المصدر : بتصرف اعتمادا على

***Church, H.**: West Africa, Study of Environment and Study OF Man's Use OF It, Longmans, London, 1957, 196

***Sow, F.**: Pikine Senegal In A Reading Of A Contemporary African City, Proceeding Of A Seminar 7th Architectural Transformation In Islamic World ,Dakar, Senegal , 1985, 46

واتبعت المدينة خلال تلك المرحلة نمط النمو متعدد النوايات في نموها باتجاه الجنوب و الغرب بضمها لثلاث قرى وطنية إفريقية تضم مجموعة أكواخ و مبان عشوائية التنظيم فظهر المزج بين الأنماط الأوربية و المباني الحكومية التي أنشأتها السلطات للعاملين بالحكومة و بين الأنماط الإفريقية في هذا القطاع، و قد ساعدت بعض العوامل على نمو المدينة و لعل أهمها نمو الميناء و تنامي الوظيفة التجارية للمدينة خلال هذه المرحلة ، فقد أدخلت العديد من التحسينات و التطوير على الميناء خلال الفترة ١٨٩٠ و حتى ١٩١٢، كما ساهمت تحسينات البنية الأساسية للمدينة في توسع و امتداد المدينة مثل تنفيذ نظام لإمداد المدينة بموارد المياه عبر شبكة مياه في مناطق الأوربيين، كما ساعد تطهير العديد من المناطق من البعوض بردم و تجفيف المستنقعات و حمايتها بحواجز ترابية من مياه البحرفي نمو و امتداد المدينة الأوربية (Sow, F., 1985, 112) .

كما نمت المدينة خلال المرحلة الثانية من الفترة الاستعمارية باتجاه المحور الشمالي للميناء على طول امتداد المنطقة الصناعية شمال الميناء باتجاه ريفسكوى خلال ١٩٤٥، و قد نمت "المدينا" بشكل سريع بعد أن شجعت السلطات انتقال المحليين لها بتمليكهم للأرض وتمويل عمليات البناء في مرحلة نموها الأولى، وتوسعت منطقة المدينا على طول الطريق الممتد نحو مطار يووف(Hance, W., 1970. 319) ، وقد تعدى النمو العمراني لدكار حتى١٩٤٥ حدود المنطقة القديمة فاتسعت ملحقاتها باتجاه الشمال حتى شارع دي فان- وشارع أيواكيم Ouakam ، بينما وصلت حدودها شمالاً وشرقاً مع الطريق العرضي (فان بيل اير) Fann-BilAir حتى انتهى إلى الطريق السريع الذي مثل الحد الغربي للمنطقة الصناعية ، ووقعت منطقة المدينا بأكملها إلى الجنوب من هذا الحد وإلى الغرب من الطريق السريع الذي يسير مع المنطقة الصناعية غربا، وضمت منطقة المدينا بعد عام ١٩٤٥(المدينا الغربية/المدينا الشرقية/ ومنطقة جولوتايبيى) LaGueule-Tapee ومنطقة فاص Fass ومنطقة كولوبان) (Seck,A., 1970.161.162.)، و امتدت المنطقة في المرحلة اللاحقة حتى الخمسينيات لتضم أحياء أخرى جديدة مثل حى الجامعة ، و تم إشغال مساحات الفضاء الواسعة على طول امتداد ساحل الأطلنطي بالاستخدامات العسكرية (Hance,W., 1970. 319).

وتمثل الامتداد العمراني للمدينة باتجاه الشرق في نمو مناطق الهوامش الحضرية لدكار و أهمها منطقة "بكين" والتى أنشأتها السلطات الاستعمارية عام ١٩٥٢ كضاحية شرعية حول منطقة (Icotaf) ،ووفرت مناطق الفضاء الواسعة بها مجالاً للنمو العمراني، و قد أنشأت في مرحلتها الأولى من أجل تخفيف الضغط على المدينة ، وتم ترحيل أول دفعة من السكان منخفضي الدخل وطبقة العمال إلى بكين

عام ١٩٥٢ بعد أن تم تجهيزها بشكل سريع افتقر إلى وجود خدمات صحية وتعليمية ومرافق كافية، فضمت بكين في مرحلة نموها الأولى عام ١٩٥٢ قرى (Thiaroye,Camberene) ، و قد ابتعدت الضاحية بامتداداتها العمرانية بنحو ١٣كم إلى الشرق من مدينة دكار (Sow, F., 1985, 114) .

-النمو العمراني لدكار بعد الاستقلال (المدينة الحديثة-الضواحي الجديدة)

شهدت دكار منذ استقلالها عام ١٩٦٠ نمواً حضرياً سريعاً بشكل أصبح يهدد بيئتها الحضرية، فقد وصلت المدينة إلى نحو ٥٠٠.٠٠ نسمة عام ١٩٦٧ ، كما أشار مخطط المدينة عام ١٩٦٧ إلى توقع نمو المدينة لنحو ١.١٣٣.٠٠ نسمة بحلول ١٩٨١ إذا ما استمر معدل نموها ثابتا على ٦% .

وقد نمت المدينة باتجاه الشرق والشمال الشرقي راجع ملحق رقم (٢) باتجاه بكين بشكل خاص مع استمرار نمو بكين نفسها بشكل ملحوظ، بينما يعد أكبر اتجاهات ومحاور نمو المدينة هو باتجاه الغرب من المنطقة الصناعية لتضم أغلب الأحياء الواقعة حالياً في (جر اند دكار) والتي ضمت أكبر التوسعات والامتدادات العمرانية للعاصمة بكافة أنماطها، فقد حملت أحيائها العديد من المتناقضات لتجمع بين مناطق سكنى الأفارقة والمحليين ومناطق سكنى الأوربيين السابقة والتي خصصت لنخبة المجتمع من ذوى الدخل المرتفع من العاملين في قطاع الخدمات والإدارة ، و ضمت (جراند دكار) خمسة أحياء كبرى هى (فان هوك) (وفان مريمو) و مجموعة الأحياء الإفريقية مثل منطقة(deBopp/ومنطقة ouoguou) ،وأحياء الطبقة المتوسطة مثل (HIM) ومدن وأحياء الصفيح والتي تقع إلى الشرق والغرب من شمال وجنوب جر اند دكار (Seck,A.,١٩٧٠,١٦٧.١٦٩).

وقد اتسمت عملية النمو العمراني لدكار بعد الاستقلال بعدة سمات شكلتها الآليات والضوابط المتحكمة في صورة النمو العمراني للمدينة وأهمها:-

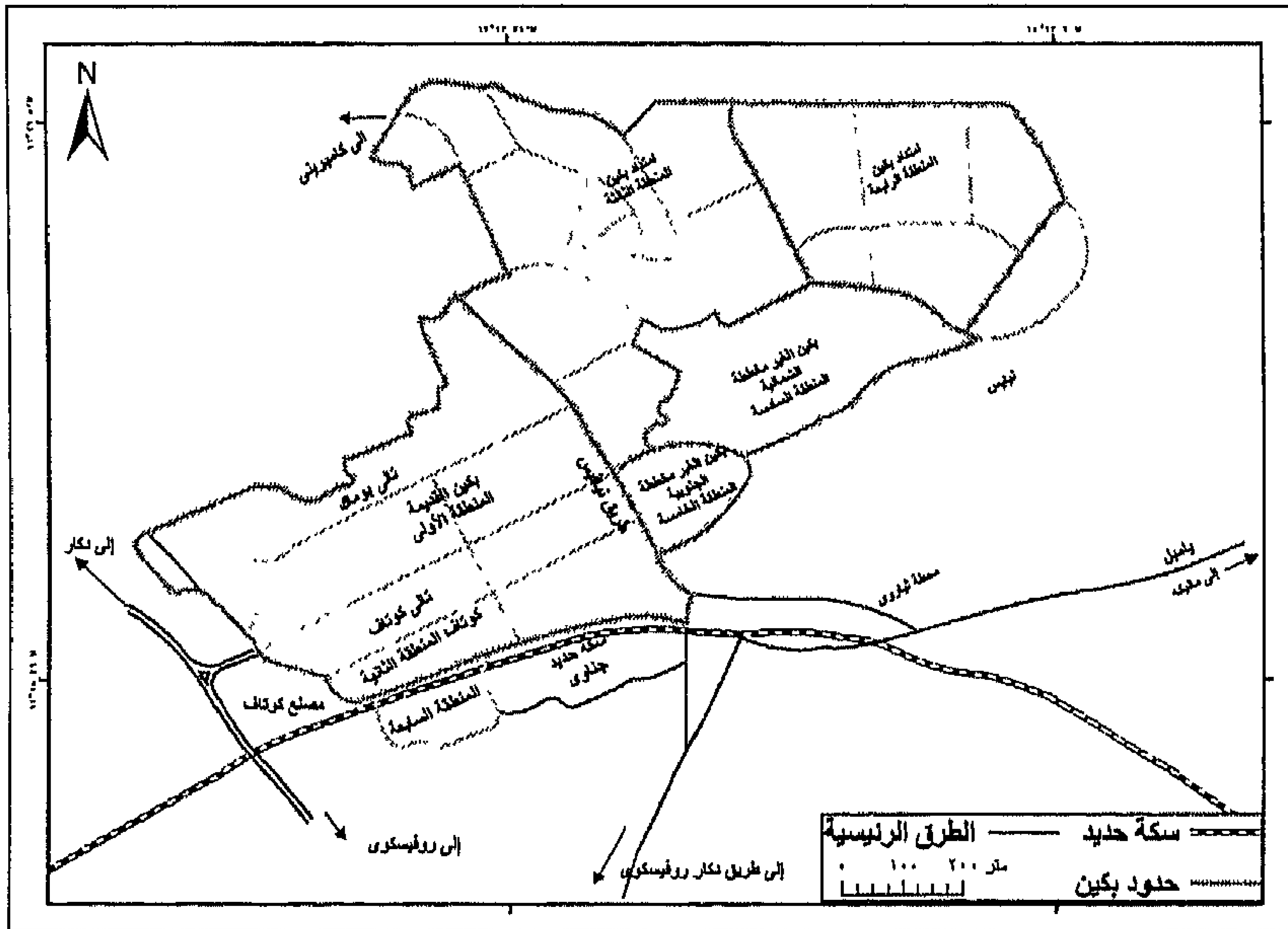
-عملت الحكومة بعد الاستقلال على إلغاء وإزالة أحياء ومدن الصفيح من مناطق وسط المدينة وحول أحياءها المركزية ، و هو ما يشير لاستمرار عمليات الطرد القسرى التي بدأت منذ الفترة الاستعمارية (deguerpissement) وعمليات الفصل والعزل السكني التي قام بها الأوربيون، وإن كانت بعد الاستقلال تمت على أساس طبقي لتصنيف المناطق و الأحياء طبقاً للخصائص الاجتماعية والاقتصادية للسكان، و غالبا ما كانت عمليات الطرد القسرى للسكان مصحوبة بإقامة وإنشاء أحياء جديدة مخططة، فقد قامت هيئات المجالس البلدية وأقسام الإسكان والإنشاءات بعمليات الإزالة وإعادة التوطين في مناطق خصصت خارج المدينة لسكنى العمال والطبقة الوسطى للحرفيين و هو ما أدى لنشأة كل من (بكين ، جيداواى) وامتداد المدينة باتجاه الشرق .

-شهدت دكار نمواً حضرياً سريعاً بعد الاستقلال وربما عزز ذلك الدور الذي لعبته المدينة كعاصمة لغربي إفريقيا الفرنسي خلال الفترة الاستعمارية وتركز الخدمات والاستثمارات في المدينة واختيارها عاصمة للسنغال بعد الاستقلال، مما دفع بمزيد من التحرك والهجرة الريفية الحضرية نحو المدينة ونزوح ضخم لطبقات المجتمع الدنيا نحو أطراف وهوامش المدينة مما أدى لنمو سريع للأحياء ومدن الصفيح حول المدينة ونمو العديد من الضواحي المخصصة لطبقات الدخل المنخفض كما في(بكين الحديثة و "جراند يوف").

-ساهم تصاعد دور الملكيات الخاصة من ذوى الأملاك وذوى الدخول المرتفعة والعاملين بالقطاع الخاص في نمو المدينة وهوامشها، نتيجة تزايد دور المضاربات العقارية، و اتجه أغلب سكان المدينة من ذوى الدخول المستقلة وأصحاب الأعمال نحو الاستقرار حول هوامش المدينة بعيداً عن إحياء إعادة توطين لفقراء وأصحاب الحرف من السكان في "بكين/جيدوايGuediaway " .

و قد تسارع نمو الضواحي و المجاورات الحضرية لدكارمنذ الاستقلال ، فجذب المحور الشرقي الذي يضم بكين نتيجة تصاعد دور المضاربات العقارية مزيداً من الزحف العمراني وزيادة مساحات الاستخدامات السكنية بعد الاستقلال ، وواصلت المنطقة نموها خلال الفترة التالية للاستقلال كما يتضح من الشكل(٦٢) و (٦٣)

شكل رقم (٦٣) أقسام ضاحية بكين حتى عام ١٩٨٠



المصدر :

Sow, F.: Pikine Senegal In A Reading Of A Contemporary African City, Proceeding Of A Seminar 7th Architectural Transformation In Islamic World ,Dakar, Senegal , 1985, 50.

حتى أحاطت مناطق النمو العمراني لبكين عام ١٩٧١ بكل من (ثيـاورى وكـامبرين) ووصـلت إلـى (Yeumbeule) يامبل بالفعل ، وعلى الرغم من إدخال بعض التحسينات إلا أن قرى بكين القديمة لا تزال تحتفظ بطابعها الريفي .

بينما اتصلت المجاورات الحضرية وضواحيها بدكار في المحور الشمالي " كما اتضح من شـكل (٦٣) خلال سنوات قليلة من نشأتها نتيجة نزوح أعداد كبيرة من المتضررين من مشكلات الإسكان فـي دكار وارتفاع قيمة الإيجار في المنطقة المركزية، كما ضمت دكار أثناء عملية نموها و امتدادها العمراني المتسارع في اتجاه الجنوب العديد من الملحقات والضواحي مثل ضاحية (Mbao) بعد أن أنشأ بها بعض المؤسسات الصناعية لتكرير البترول في"مابو /مـارد " (Mbao) (Mard) ، بينمـا مثلـت كـل مـن (Ouakom/yoof/Ngor) أهم الضواحي العمرانية التابعة للمدينة باتجاه الغرب و ضمت تلك الضواحي في أغلبها منشآت خدمية حديثة مثل الفنادق كما هو في (Ngor) أو المطار الدولي في (yoof) ،والـذي شهد تحسينات جذبت العديد من الامتدادات العمرانية و خصص أغلبها للاستخدامات العسكرية ، كما حققت المنطقة الصناعية نمواً باتجاه الغرب و ضمت بعضاً من الضواحي الغربية مثل منطقة (شاطىء Hann) والتي أقيم بها العديد من المؤسسات الصناعية التي تعمل في مجال صناعة النسيج ومصانع حفظ الأسماك وصناعة الكبريت ، وفي كل الأحوال فقد وقف عامل المساحة والقرب من المدينة عاملاً هاماً وراء اتصال تلك الضواحي بالكتلة الحضرية نتيجة النمو العمراني للمدينة فلا يفصل الضواحي في أغلب الأحوال عن المدينة سوى ١٥ كم تقريباً وتدعمها شبكة جديدة من الطرق تسهل اتصالها بالمدينة (Seck,A., 1970, (173,174 .

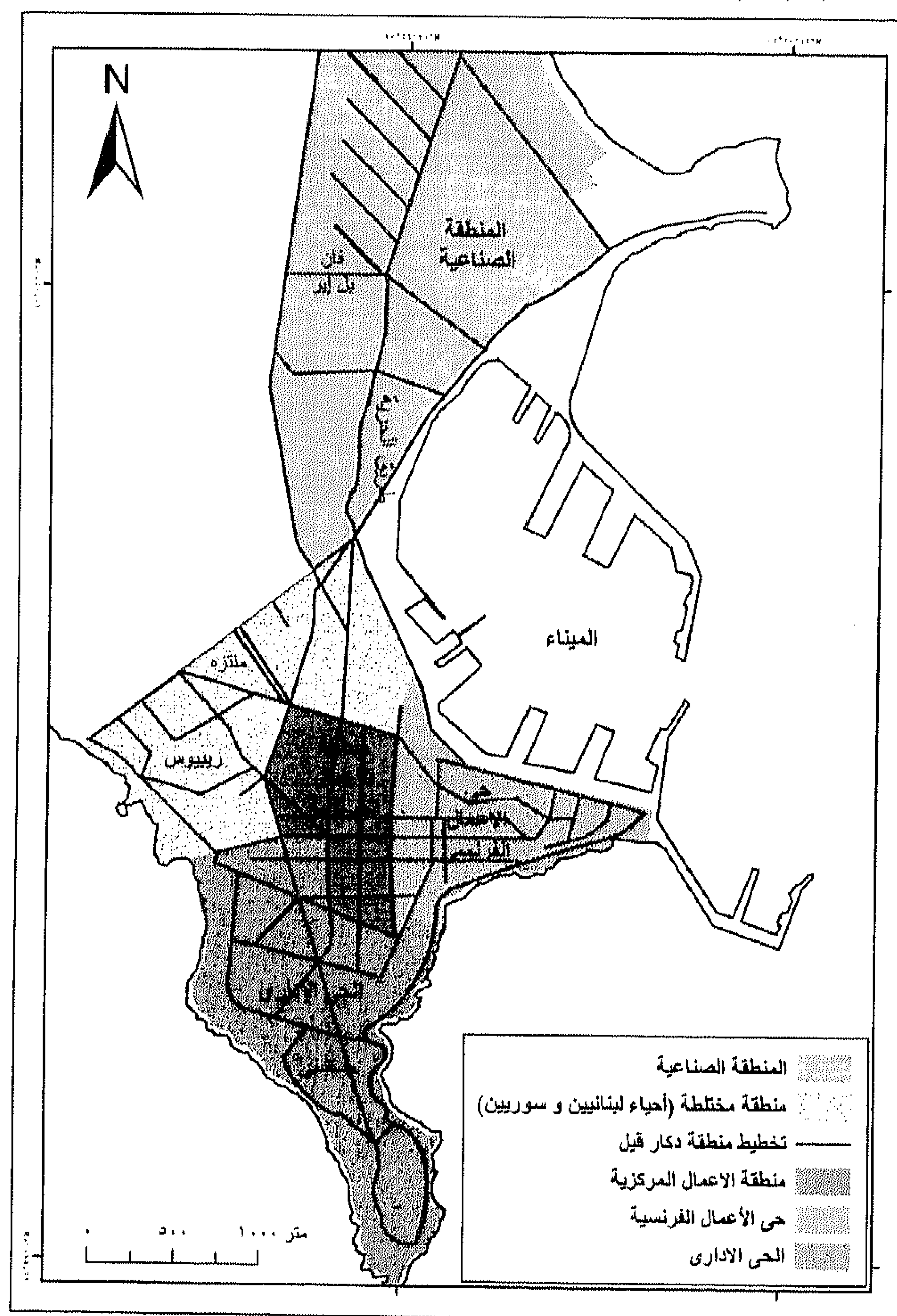
(ب) خطة المدينة :-

تأثرت دكار في تخطيطها بالمؤثرات الاستعمارية بشكل كبير والتي تعد ملمحاً بارزاً يميز المدينة في قطاعاتها ووحداتها المورفولوجية، وتمثلت الوحدات المورفولوجية للمدينة خلال الفتـرة الاسـتعمارية في(منطقة المدينة الإفريقية ، ومنطقة المدينة الأوربية التي ضمنت الميناء وقطاعها التجـارى ومنطقـة الهضبة بوظائفها الإدارية وأحيائها السكنية للأوربيين)، والتي وقعت على ارتفاع نحو ٣٣ متر وتركـزت حول منطقة الميناء،و نشأت تلك الوحدات بهذا الشكل نتيجة لتطبيق سياسية الفصل والعـزل السـكني، و فصل مناطق قرى المحليين الوطنية بعد انتشار وباء الحمى الصفراء منذ عام ١٩٠٠ فتم عزل المنـاطق الوطنية باتجاه الشمال، واستمرت عمليات إزاحة الوطنين والمحليين نحو الشمال حتى عـام ١٩١٤ مـع انتشار الوباء مرة أخرى و إحراق وإزالة مناطق القرى الوطنية في الجنوب ، حتى أصبحت منطقة وسط مدينة دكار والتي تمثلها منطقة (الهضبة) أو(دكار فيل) منطقة خالصة للاستقرار الأوربي ، في حين مثل

الجزء الشمالي والأوسط من شبه جزيرة دكار منطقة المدينا الإفريقية، و فصلها نطاق امتد لنحو ٩٠٠ متر عن المدينة الأوربية (Peterson,S., 2003, 2) .

وتتميز مدينة دكار نتيجة لذلك و للعديد من العوامل الأخرى كما سيتضح بعدم تجانسها من حيث التركيب والتخطيط ، فلا تسود بها خطة واحدة بل تجمع نماذجاً وأنماطاً مختلفة من الخطط في قطاعات المدينة المختلفة، فيعكس تخطيط المدينة الأوربية أو كما يطلق عليها منطقة الهضبة (Plateau) أو "دكار فيل" دلائل المؤثرات الحضارية الاستعمارية بشكل خاص، كما يتضح من الشكل(٦٤)

شكل رقم (٦٤) المخطط العام لقطاعات منطقة دكار فيل بعد الاستقلال

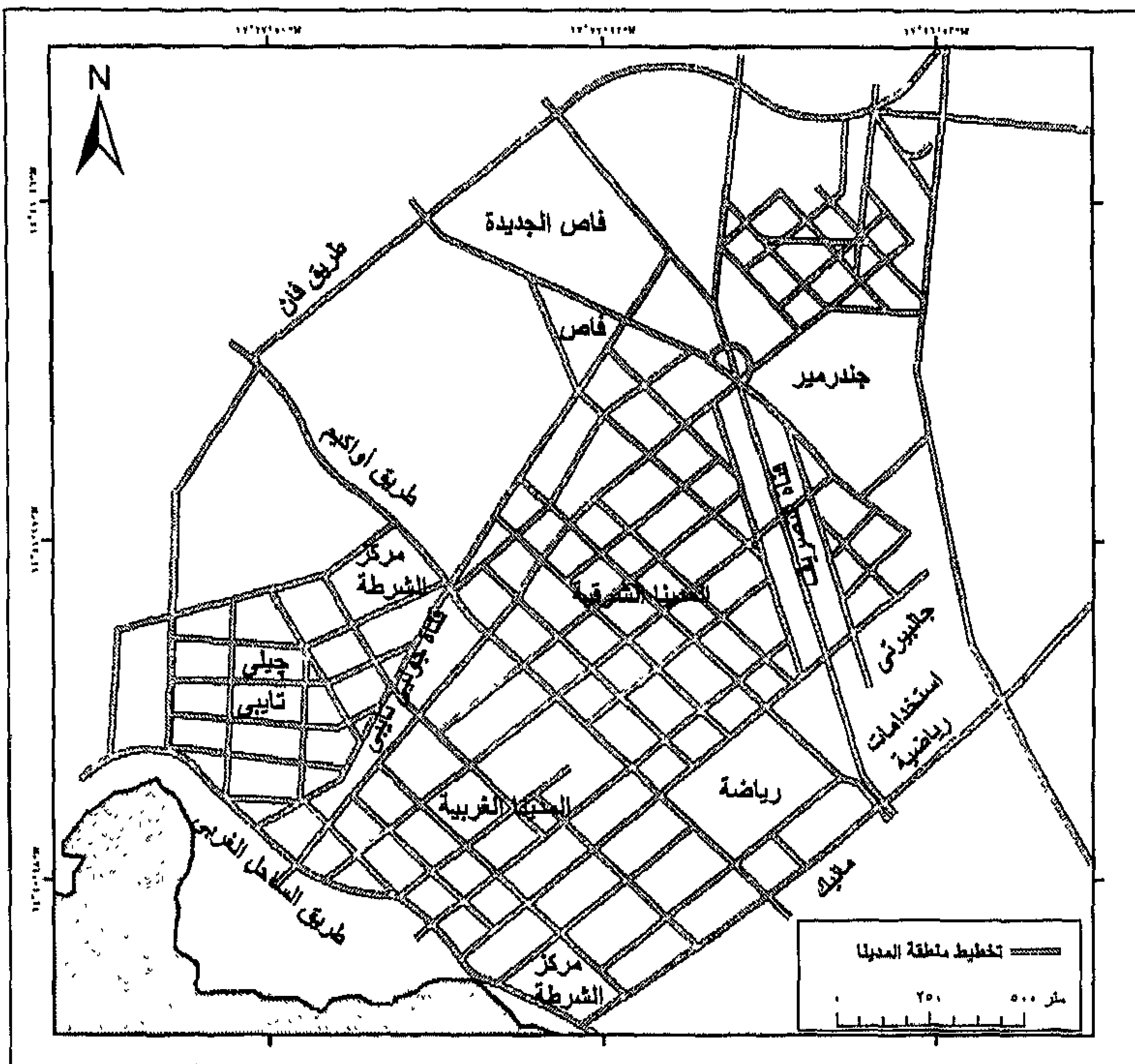


المصدر :
Seck,A.: Dakar-Metropole Ouest-Africaine. Dakar,Institut Fondamental D'afrique Noire, 1970,150

فقد خضعت تلك المنطقة في تخطيطها لإشراف المهندسين الأوربيين الذين قاموا بتخطيطها طبقاً للخطة الشطرنجية والتي تعتبر نمطاً لتخطيط المعسكرات الرومانية (Bugnicourt, J., 1983,5)، ويختلف تخطيط قطاعات دكار فيل بين القطاع الشرقي و الغربي منها ، فيمثل القطاع الشرقي أقدم أجزاء المنطقة و نواة المدينة الأولى ، والذي تعود أغلب أجزائه إلى عام ١٦٨٢ ويغلب على تخطيط شوارعه الشوارع والمستطيلة ، وإن كان يضم بعضا من الشوارع المنحنية الصغيرة و التي صممت بهذا الشكل تمشيا مع تخطيط الشبكة الأولية للمياه ، بينما تحرر تصميم القطاع الغربي من "دكار فيل" من النمط الشطرنجي، و جمع تخطيطة بين أكثر من خطة أبرزها الخطة النجمية و الخطة الدائرية المتمركزة حول ميدان "مثل باريس" ، فتتفرع من الميدان المركزي شبكة طرق إشعاعية بستة شوارع رئيسية ، وتعكس أبنية ومنشآت القطاع الغربي مؤثرات منطقة البحر المتوسط في تفاصيل سماتها المعمارية حيث صممت منازلها على نفس نمط المنازل في المدن الأوروبية، وانتشرت بها الفيلات المحاطة بالحدائق والبلكونات الواسعة ، كما احتلت الكاتدرائية موقعاً مميزاً في أبرز ميادين المنطقة المركزية ، بينما توسط السوق المنطقة الإدارية و الميناء، و مثل هذا القطاع نواة و قلب المدينة الحديثة فيما بعد ، ومع النمو العمراني المتلاحق للمدينة وقطاعاتها امتد النمو العمراني لدكار فيل ليضم مناطق عشوائية ومتدنية مثل منطقة (Rebeuss) بشوارعها غير الممهدة ومساكنها الكوخيه، بينما ابتعدت خطة المدينة في دكار فيل عن الخطط السابقة في منطقتين (إلى الشمال من الحي المركزي لدكار فيل حيث منطقة الاستخدامات العسكرية و إلى الشمال والشمال الشرقي من الميناء حيث المنطقة الصناعية) وضمت بذلك دكار فيل وملحقاتها أربعة أحياء رئيسية (حى المنطقة الصناعية / الحي الادارى / وحى الأعمال الفرنسية/ الحي المركزي المختلط)(Seck,A., 1970, 148,154) .

وتعكس المدينة الإفريقية و التي تمثلها منطقة (المدينا) على الجانب الآخر أوضح أمثلة الازدواجية التركيبية و الثنائية الحضرية في مدن غربي إفريقيا الاستعمارية في مناطق النفوذ الفرنسي، و التي يمكن تمييز وحداتها المورفولوجية المتباينة في أغلب الحالات ، وقد مثلت مناطق سكنى الوطنيين والمحليين منذ الفترة الاستعمارية حيث قامت سلطات الاستعمار بتخطيط منطقة المدينا القديمة طبقاً للخطة الشطرنجية وعلى الرغم من ذلك تعدد أنماط الخطط بين الأجزاء المختلفة لمنطقة المدينا كما يوضح شكل (٦٥)

شكل رقم (٦٥) المخطط العام لقطاعات منطقة المدينا (دكار)



المصدر:
Seck,A.: Dakar-Metropole Ouest-Africaine. Dakar,Institut Fondamental D'afrique Noire, 1970, 162

و التي تنقسم إلى قسمين(شرقي وغربي) يفصلهما شارع (أيواكيم) ، و يمثل القطـــاع الغربـــي القطاع المخطط بشوارعه المستقيمة الممهدة وأبنيتة الخرسانية مثل أحياء (جولوتايبيى) و التي تمثل أهم الأحياء المخططة ومناطق الإسكان المرتفع، و تنتهى حدودالقطاع الغربي إلى شرق طريق أيواكيم حيـــث توجد العديد من المؤسسات الحديثة مثل(دار التوليد /وبعض المؤسسات التجارية) والتي أنشأت قبل عـــام ١٩٤٥.

و يظهرالقطاع الشرقي لمنطقة المدينا على النقيض من ذلك حيث توجد الشوارع غير الممهدة التي تغطيها الرمال ،وتنتشر به الأكواخ والمنازل الخشبية ،كما تفتقر أحياء المدينا الشرقية في الغالـــب إلـــى الخدمات والمرافق خاصة في أحيـــاء (Balaise) و(Dian) (Seck,A., 1970, 163,164) وتعكـــس أحياء القطاع الشرقي من منطقة المدينا مؤثرات وخصائص النمط الســـاحلي الســـوداني ، والتـــي تبـــدو خصائصه واضحة في نمط الشوارع المسقوفة والتي يعد أبرزها الطريق الممتد من" مكتب بريد المـــدينا وحتى Allees du Centenaire ، و طرز المباني بمواد البناء المحلية .

و قد ضمت منطقة المدينا في عملية نموها عدداً من المناطق غير المخططة كما اتضح من شكل (٦٥) مثل منطقة (Fass) والتي لا تتبع أيا من الخطط فقد نمت المنطقة بطريقة عشوائية تقليدية ، يغلب عليها المستنقعات و تغيب عنها الطرق الممهدة باستثناء الشوارع الرئيسية في الجزء الغربي حيث أحياء (كولوبان) (جبراليتى) ، والتي تظهر بعيداً عنها الشوارع غير الممهدة والأكواخ الخشبية والحجرات المتلاصقة الخرسانية والتي تتشارك في المرافق (Ndione, E., 1982, 6,7).

بينما بعدت خطة المدينة في بعض الأجزاء الحديثة التي نشأت بعيداً مع الامتدادات و التوسعات الحضرية للمدينة بعد الاستقلال عن منطقة الهضبة مثل منطقة (فان هوك) Fann Hock عن الخطة الشطرنجية ، فقد تبنت السلطات الحكومية بعد الاستقلال إنشاء بعض المشاريع السكنية في مناطق مخططة مثل (مشروعSICAP) و(HIM) والذي حاولت الحكومة فيها كسر الخطة الشطرنجية التى سادت خلال الفترة الاستعمارية، و خصص المشروع بشكل أساسي لطبقات الدخل المتوسط إلا أنه قد تخلله بعض مناطق الإسكان المنخفض، كما ظهرت الأحياء الحديثة المخططة والمزودة بالخدمات والمرافق في الجزء الشمالي من منطقة دكار الكبرى ، وقد حدت مشروعات SICAP و HIM من امتداد مدن الصفيح مقارنة بما عليه الحال في الشمال والجنوب من جر اند دكار و الذي تمتد فيه مدن الصفيح والأحياء العشوائية المتدنية بشكل كبير (Seck,A., 1970, 165,173,174).

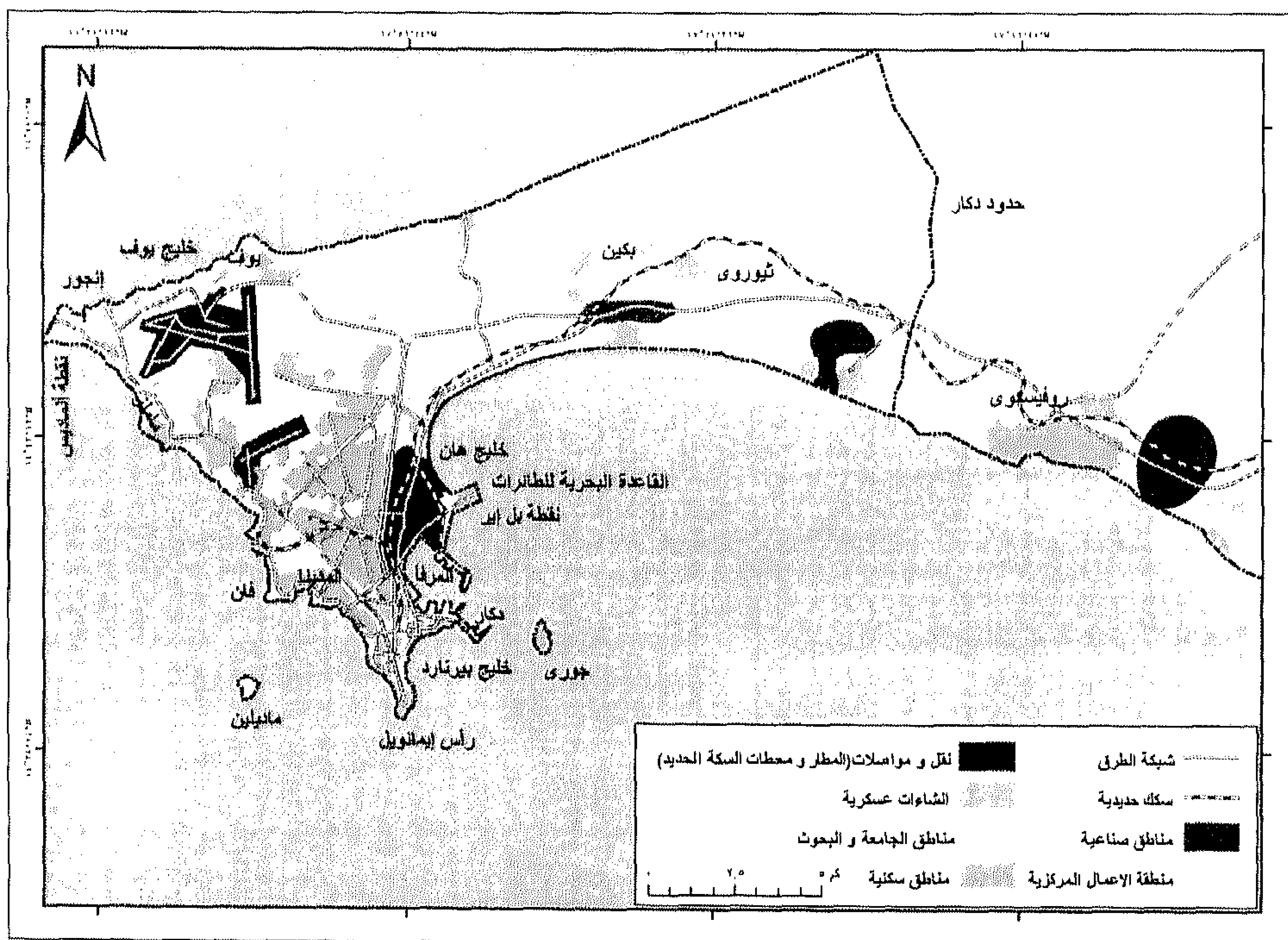
وتأثرت خطة دكار بالنواحى العرقية و الإثنية ، و يتضح ذلك من خلال انتشار الجيوب العرقية و الدينية بشكل واضح في أجزاء من المدينة خاصة في القسم الشرقي من منطقة "المدينا" باتجاه منطقة دكار فيل ، فتضم منطقة (Rebeuss) على سبيل المثال خليطاً ومزيجاً من الأعراق و الأديان المختلفة وهم في أغلبهم نازحون ومهاجرون من أنحاء السنغال أو السكان المطرودون من المدينة نتيجة سياسات الطرد القسرى و العزل السكني ، فتضم Rebeuss الحرفيين وأصحاب المهن من الصناع والحدادين وأصحاب المهن الدنيا من مجموعات عرقية ودينية مختلفة لا تزال تحتفظ كل منها بثقافتها و تقاليدها و عادتها الريفية التي نقلتها إلى المدينة، و انعكس تأثيرهاعلى شكل وتخطيط مناطقهم ومساكنهم حيث يشيع بها نمط المسكن المركب Compound والحجرات المتلاصقة دون وجود أماكن للطهي مع الاشتراك في مرحاض واحد لمجموعة من الأسر المعيشية (Bugnicourt, J., 1985, 7, 8).

كما تأثرت خطة المدينة ببعض وظائفها و قد ظهر ذلك في تركز مناطق و أحياء اللبنانين و السوريين في المنطقة بين الهضبة و المدينا بجوار الميناء فقد عمل أغلبهم بالتجارة.

(٢) : التركيب الوظيفي لمدينة دكار :

عمد المخططون الفرنسيون منذ الفترة الاستعمارية إلى فصل استخدامات الأراضي و المناطق الوظيفية في دكار بشكل خاص لخدمة أغراض المستعمر، و عكست سمة الفصل الحاد في استخدامات الأراضي سمات الازدواجية الحضرية المتباينة بين مناطق الأوربيين المخططة ومناطق الدخل المرتفع بوظائفها الرئيسية ، و بين مناطق المحليين التي تفتقر إلى الخدمات والمرافق وتقترب في خصائصها وملامحها من الريف الإفريقي ، و قد تم فصل المناطق الوظيفية بشكل عام مثل فصل الاستخدامات السكنية والصناعية والإدارية ، كما يتضح من شكل (٦٦)

شكل رقم (٦٦) المناطق الوظيفية و استخدام الأرض في دكار بعد الاستقلال



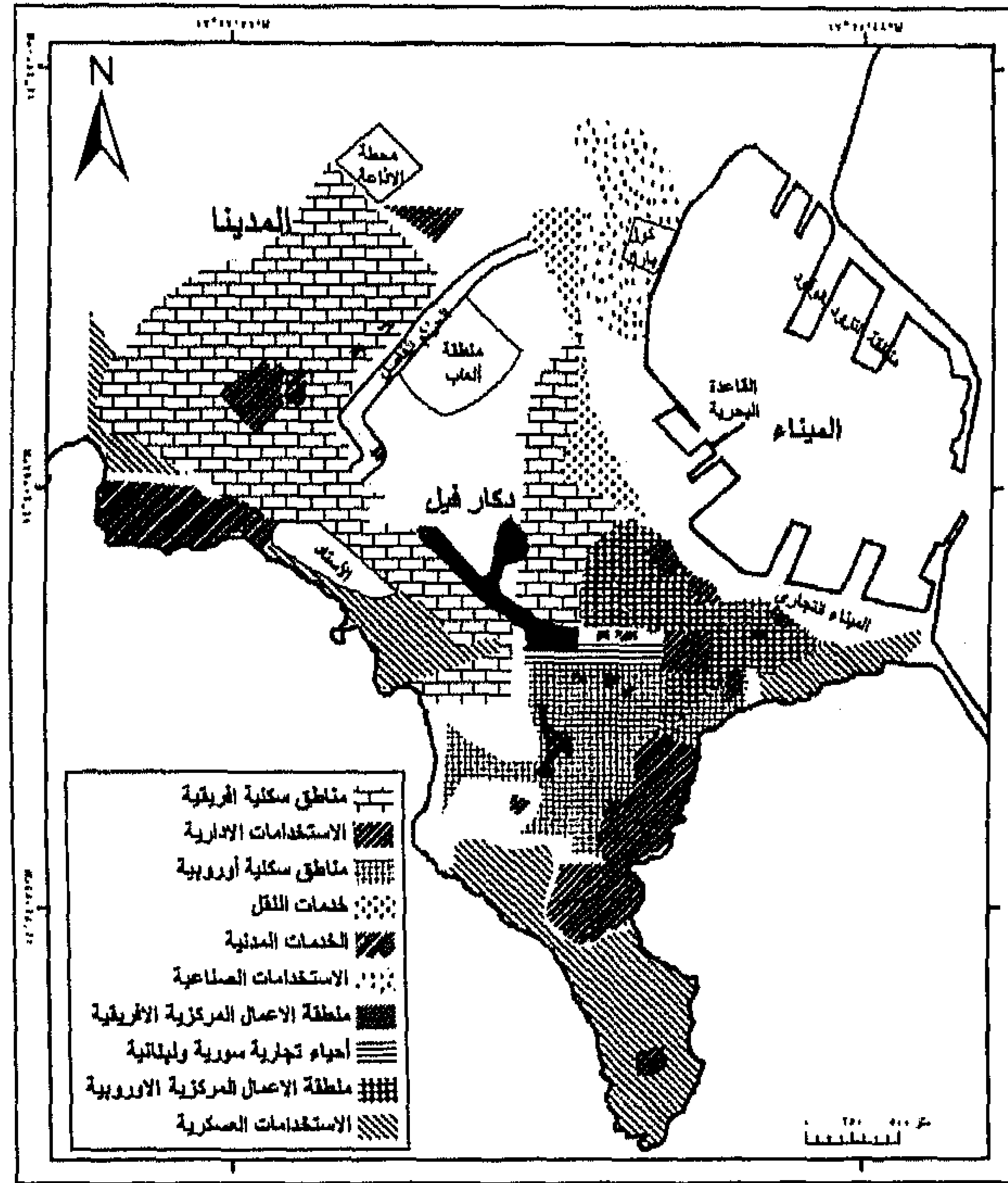
المصدربتصرف اعتمادا على :
Peterson, S.: Dakar, Senegal, Its Urban Structure, In Geography Of World Urbanization ,Geography Courses, Maclester University, 2003, http://www.macalester.edu/geography. This site was researched and created as part of David Lanegran's Spring 2003 Geography of World Urbanization course at Macalester College in St. Paul, Minnesota.

فقد ظهر الفصل بين أنواع الاستخدام الواحد على اختلاف أنماطها كما في الفصل و العزل السكني بين مناطق سكنى الأوربيين و مناطق المحليين ، كما ظهر الفصل في الاستخدامات التجارية بين مناطق الأوربيين و الأفارقة و غيرهم من السوريين ، و على الرغم من سيادة المناطق الوظيفية الواضحة

الخالصة من حيث نمط الاستخدام سواء الإدارى التجارى أو السكني ،إلا أن هنـــاك اســتثناءات طفيفــة لمناطق استخدامات مختلطة و التي ظهرت بشكل واضح في منطقتين في(المنطقة المركزيـــة المحيطـــة ببلازا، ومنطقة المدينا) بالإضافة إلى بعض الاستخدامات المختلطة المتناثرة (Peterson,S.,2003,4,5)

و قد ارتبطت المناطق الوظيفية في دكار منذ نشأتها بوحدات مورفولوجية معينة فـــي المدينـــة ، فاحتلت المناطق التجارية المساحات القريبة من الميناء،و ارتبطت منطقة المدينا الإفريقية والتـــي يطلـــق عليها (جراند مدينا) بمناطق سكنى المحليين ، في حين مثلت منطقة دكار فيل على ســـبيل المثـــال أهـــم المناطق السكنية المخططة لسكنى الأوروبيين ، و يوضح الشكل رقم (٦٧) المناطق الوظيفية في منطقـــة دكار فيل و المدينا حتى عام ١٩٨٠ و التى تتمثل في :

شكل رقم (٦٧) المناطق الوظيفية في منطقة دكار فيل و المدينا حتى ١٩٨٠



المصدر : بتصرف اعتمادا على :

Bugnicourt, J., Dakar without Bounds. In Reading the Contemporary African City. Singapore, 1983, Copyright the Aga Khan Award for Architecture, 1985

<u>(أ) مناطق الاستخدمات الإدارية (الحي الادارى) :</u>

وتعتبر أول المناطق التي تم تخطيطها في المدينة و التي صممت طبقاً للخطة الشطرنجية ، ومثلت الوظيفة الإدارية وما يرتبط بها من مؤسسات وهيئات الحكم والإدارة أهم المنشآت التي ســيطرت علـــى

أحياء المدينة الأوروبية في منطقة دكار فيل (الهضبة)، وقد خصصت المنطقة المركزية بها مقراً ومركزاً الحكم الفرنسي لغربي إفريقيا خلال الفترة الاستعمارية ،والذي أصبح بعد الاستقلال مقرا للجمعية الوطنية السنغالية وهى مقر الحكم والرئاسة (Bugnicourt, J., 1983 , 6).

ويشغل الحي الإدارى الجزء المركزي من منطقة الهضبة و الذي ضم بعد الاستقلال أغلب الخدمات الإدارية ومقرات السفارات الخارجية، ومباني ومنشآت الوزارات، وبعض المنشآت والمباني الأثرية (مثل النصب التذكاري) للعدالة وبعض الخدمات العامة مثل الحدائق العامة والمتنزهات والأندية الاجتماعية والرياضية ، وعلى الرغم من وجود الخدمات العامة والإدارية في الحي الإدارى ، إلا أنه يمكن التمييز بوضوح بين الأجزاء التي تضم الخدمات الإدارية والحكومية،والتي تقع أغلبها إلى الشمال من شارع (كوربيه) أحد الشوارع الرئيسية العرضية ، في حين تقع إلى الجنوب من نفس الشارع أغلب الخدمات العامة من الحدائق والمتنزهات العامة والمستشفيات الحكومية،ويضم الحي الإدارى في الجزء الجنوبى منه مناطق سكنية من أنماط السكن المرتفع التي تمثلها فيلات الدور الواحد والدورين المحاطة بالحدائق، وتعود أغلبها إلى الفترات الاستعمارية ،ولا تزال أغلبها بحالة جيدة ، بينما تضم أنماط الأحياء السكنية في القسم الشمالي من الحي الادارى البنايات الشاهقة الفاخرة حيث مباني السفارات وأبنية ومنشآت الهيئات الحكومية والوزارات.

<u>(ب) مناطق الاستخدام التجارى: (حى الأعمال المركزي الفرنسي)</u>

يعتبر الميناء وحدة مورفولوجية هامة في المدينة و يرتبط بالوظيفة التجارية ارتباطاً مباشراً، حيث يمثل جزءاً هاماً من المنظومة التجارية و الاقتصادية في دكار إن لم يكن أحد أهم أسباب نشأة المدينة، وقد ارتبطت نشأة ميناء دكار بالعديد من الأنشطة والأعمال في منطقة الأعمال المركزية خاصة خلال الفترة الاستعمارية مما يؤكد على العلاقة الارتباطية بين ظاهرة تلازم قرب الميناء بأنشطتها ومنطقة الأعمال المركزية كما سبق الايضاح ، وقد تحدد موضع الميناء و بدأ نشاطه منذ ١٨٦٢ ، ووقع اختيار الفرنسيين على الموضع لما يتمتع به من حماية طبيعية ،و ما يوفره الاستواء النسبي للظهير من مساحات كافية لأعمال الميناء و الأنشطة المرتبطة بها، و جاء اختيار الموضع بعد مقارنتة مع أكثر من موضع آخر ، كان يعيبها إما صغر المساحة كما في جورى أو قلة الرؤوس و السنون كما في خليج برنارد كما استلزمت جميعها اقامة حواجز للامواج ، وعلى الرغم من ضعف الحماية الطبيعية من الاتجاه الشمال الشرقي لنقطة دكار إلا أنه أمكن التغلب عليها بحاجز أمواج من الشرق و الجنوب كما هيأت الشواطيء المنخفضة نسبيا مساحات مناسبة للإقامة الميناء و أنشطتها، و تم تدعيم الميناء بمد خطوط السكة الحديد منذ البداية و ربط دكار بسانت لويس عبر خط سكة حديد عام ١٨٨٥ م ، وقد اتسعت أعمال

ومنشآت الميناء خلال المرحلة الثانية من الاستعمار بعد مؤتمر برلين خاصة بعد إنشاء الرصيف الجنوبي و الذي وصل طول رصيف الميناء فيه حتى إلى(٥٣٠ متراً) عام ١٩١٢ ،كما تم خلال نفس الفترة إنشاء حاجز أمواج على جانبي الميناء ووصل اتساع المساحة بين ذراعي الميناء ٢.٢٥كم٢، و قد تباينت استخدامات الأراضي في مناطق الميناء بشكل واضح، فتنوعت الاستخدامات بين مناطق أعمال الميناء و ترسانة السفن و بين مناطق الأسواق العامة بينما تخصص الثلث الداخلي من الميناء كمنطقة صناعية،و ضم ورش ميكانيكية ومصانع الخمور و الجلود (Peterson,S., 2003, 2.6) .

و ترتبط منطقة الأعمال المركزية بالاستخدمات التجاربة ، فتقع منطقة الأعمال المركزية وحى الأعمال الفرنسي في القطاع الشرقي من دكارفيل كما اتضح من شكلى (٦٦،٦٧) ، و تتركز بها المؤسسات التجارية الكبرى التي مثلت ٣/٢ حجم المؤسسات التجارية على مستوى دكار كلها بعد الاستقلال حتى ١٩٧٠ ، و احتلت الشركات التجارية الكبرى في القسم الجنوبي من حى الأعمال الفرنسي ، في حين انتشرت المحلات التجارية ذات الدور الواحد (المنشآت الصغرى) والتي لا تتبع مؤسسات كبرى في القسم الشمالي ،كما ضم حى الأعمال الفرنسي ٣/٢ أعمال البنوك وشركات التأمينات على مستوى دكار كلها ، كما تركزت المؤسسات الخدمية و التجارية الكبرى بعد الاستقلال في الحي المختلط المركزي بجوار الميناء، ووصل عدد مؤسساته الخدمية ٥٢ مؤسسة من جملة ٩٥مؤسسة خدمية على مستوى دكار كلها بعد الاستقلال ، و نحو ٢٢ مؤسسة تجارية كبرى من جملة ٣٣ مؤسسة تجارية كبرى على مستوى دكار كلها ، وعملت أغلب المؤسسات في مجال تجارة المواد الغذائية والمنسوجات وتجارة الورق وتجارة الآلات والمعدات التقنية، كما تركزت الأسواق الكبرى في حى الأعمال المركزية و الذي ضم سوق (سانداجا) أكبر الأسواق وأشهرها .

وارتبطت الأنشطة الاقتصادية في حى الأعمال المركزي بسيطرة جنسيات معينة عليها ،فسيطر أغلب اللبنانيين والسوريين والفرنسيين على الأنشطة والمؤسسات التجارية الكبرى، في حين سيطر البرتغاليون على نوعية تجارة التجزئة والمحال التجارية الصغرى والأكشاك والبوتيكات (Seck,A., 1970, 155, 165).

(ج) مناطق الاستخدام السكني:-

تمثل منطقة "المدينا" التاريخية أقدم مناطق الاستخدام السكني التي نشأت على أثراستبعاد المحليين بعد انتشار وباء الطاعون الذي تعرضت له دكار عام و١٩١٤وعام ١٩١٥ ، وقد نمت وتطورت منطقة المدينا بشكل كبير واتسعت بملحقاتها بعد الاستقلال بصورة كبيرة ، ويقع قطاع المدينا باستخداماته السكنية إلى الشمال من قطاع الهضبة أو دكار فيل،كما اتضح من شكل (٦٧) وعلى الرغم من وظيفتها السكنية

بالدرجة الأولى تتداخل بعض الخدمات العامة في قطاع المدينا القديمة منذ الفترة الاستعمارية مثل المدارس ومركز للطفولة والأمومة ومقر الحكم الإدارى والذي تحول إلى قاعة لاستقبال كبار الزوار بعد الاستقلال (Peterson,S., 2003, 7) .

وتنقسم المدينا كما سبق إلى قطاعين المدينا الشرقية حيث قطاعات الإسكان المنخفضة والتي يسود فيها الأكواخ والمنازل الخشبية وأنماط المسكن السوداني بكل خصائصه المحلية من حيث التصميم ومادة البناء، والمدينا الغربية حيث القطاعات السكنية الحديثة ذات البنايات الخرسانية وأنماط الإسكان المرتفع خاصة في أحياء (جولوتابيى)، كما تضم المدينا الغربية بعض الخدمات مثل المستوصف ودار التوليد الحديثة ومؤسسات تجارية" راجع شكل(٦٥)، وقد انتشرت أنماط الاستخدام السكني المنخفض حول منطقة المدينا وملحقاتها في Fass سواء في المنازل الخرسانية المسقوفة بالأخشاب والصفيح، و يغلب على مساكنها نمط الغرفة الواحدة للأسرة، بينما تشترك أكثر من أسرة في المرافق (المرحاض ومكان الطهي).

و قد شهدت المناطق السكنية زيادة كبيرة في مساحتها اقترنت بتوسعات قطاع (جراند دكار) إلى الشمال من قطاع المدينا والتي شهدت أكبر التوسعات والامتدادات العمرانية لدكار بعد الاستقلال ، غلب عليها الاستخدامات السكنية مع مشاريع الإسكان الحديثة والمجمعات السكنية العصرية كما هو الحال في أحياء "فان مريمو" وقطاع "فان الجامعة " والذي ضم بجوار خدمات الجامعة ومؤسساتها أنماط من الاستخدامات السكنية المرتفعة التي تنوعت بين الفيلات الصغيرة والبنايات متعددة الطوابق(Seck,A., 1970, 171.170).

كما شهدت الاستخدامات السكنية في القطاع غير الرسمي نمواً ملحوظاً ، مثل ضاحية "بكين والتي نشأت بالدرجة الأولى لتؤدى وظيفة سكنية بعد عمليات الإخلاء القسرى ، وقد وقف الزحف العمراني من مدينة دكار وتيارات الهجرة الريفية الحضرية وراء امتداداتها العمرانية، وقد تحولت بعد نموها إلى أكبر مناطق الإسكان العشوائي داخل دكار، كما نمت مناطق سكنية عشوائية أخرى حول دكار فيل أو دكار الهضبة في Rebeuss على حواف الهضبة، وفي إقليم المستنقعات في Mayes ، وفي القطاع الشرقي من دكار الكبرى في أحياء ougouou,de Bopp و هى مناطق إسكان منخفض يغلب عليها نمط المنزل السوداني والأكواخ الخشبية و أكواخ الصفيح (Arecchi,A., 1994, 6.8).

<u>(د) مناطق الاستخدام الصناعي :-</u>

تركزت مناطق الاستخدام الصناعي في دكار في المنطقة الشرقية والشمالية الشرقية من منطقة المدينا ،و جنوب قطاع الميناء ويضم هذا القطاع معظم النشاط الصناعي في دكار وهو القطاع الأقدم في الاستخدامات الصناعية، بينما تركزت مناطق الاستخدامات الصناعية حديثاً في الامتدادات الحديثة في

الضواحي القريبة من المنطقة الصناعية كما هو الحال في منطقة شاطيء(Hann) وفي (Mbao) (Peterson, 2003,7,8).

وقد بدأ ظهور مناطق الاستخدامات الصناعية منذ الفترة الاستعمارية بعد الحرب العالمية الثانية بتأسيس بعض الصناعات القائمة على معالجة المواد الخام (كاستخراج زيت الفول السوداني وصناعة تجهيز الفول السوداني) وهى في أغلبها صناعات أولية وتجهيزيه قبل تصديرها لتصنيعها بصورة أعقد،ولهذا اقتصرت الاستخدامات الصناعية في توسعاتها ومنشآتها على مساحات وأعداد مصانع قليلة لا تقارن بحجم المنشآت والاستخدامات الإدارية والتجارية خلال تلك الفترة.(Bugnicourt, J, 1985,6).

وقد توسعت ونمت مناطق الاستخدامات الصناعية في القطاع الشمالي دكار فيل والمنطقة الشرقية من منطقة المدينا بعد الاستقلال، حتى أصبحت تمثل المنطقة الصناعية الرئيسية في دكار، وضمت بعد الاستقلال وحتى السبعينيات ١١ مؤسسة صناعية تعمل في مجال قطع غيار وصيانة وسائل النقل والمواصلات من بين ٥٤ مؤسسة على مستوى دكار كلها، وثلاث منشآت صناعية ترتبط بصناعة الأخشاب من بين ١٤ مؤسسة على مستوى دكار، و٩ مؤسسات لصناعة النسيج وثلاث مؤسسات للصناعات الغذائية بالإضافة إلى سبع مؤسسات صناعية أخرى متنوعة ، و احتكرت المنطقة الصناعية الشرقية بعضاً من الصناعات على مستوى الدولة بعد الاستقلال مثل صناعة (الزيوت/الحرير)، وارتبطت أغلب الصناعات الموجودة في أنشطتها بالميناء إما في تجهيزها للتصدير أو في اعتماداها على المواد الخام المستوردة والتي غالبا ما تكون نصف مجهزة أو نصف مصنعة ، فتركزت الصناعات القائمة على تصنيع المواد الخام الزراعية والأخشاب في القطاع الجنوبى من المنطقة الصناعية.

وواصلت المنطقة الصناعية امتدادها نحو الشمال الشرقي في منطقة شاطيء Hann ، و التي ضمت مؤسسات صناعية كبرى من بينها سبع مؤسسات للنسيج ومصانع لحفظ الأسماك وصناعات الكبريت وصناعات تكرير البترول في (Mard) ، وقد ضمت المنطقة الصناعية بعضاً من الاستخدمات الأخرى منها أربع مدارس وبعض المنشآت الدينية و أهمها المسجد الكبير في دكار(Seck,A., 1970, 165,173,174).

<u>(ه) مناطق استخدامات النقل والمواصلات:-</u>

تحتل استخدامات النقل والمواصلات مساحات بارزة وواضحة في دكار والتي تعتبر عقدة لطرق النقل الإقليمة والدولية، فتضم أنماطاً متعددة من النقل تربطها بأنحاء الدولة و العالم نتيجة موقعها الاستراتيجي المتميز ، وتتمثل أنواع شبكات النقل في دكار في(شبكة الطرق البرية و شبكة النقل بالسكك الحديدية ومطار يووف وميناء دكار) .

وقد صممت شبكة الطرق البرية والشوارع في الأجزاء القديمة من المدينة الأوربية تبعا للخطة الشطرنجية في شكل شوارع قائمة الزوايا في منطقة الهضبة، في حين ظهر النمط الإشعاعي في القطاع الغربي من المدينة الاستعمارية والذي تتفرع فيه الشوارع الرئيسية من وسط المدينة في المناطق التي بعدت خطتها عن النمط الشطرنجى، وتخدم أغلب طرق شبكة النقل الممهدة عمليات النقل البرى، و إن كانت تعانى مثل غيرها من شبكات النقل البرى في عواصم غربي إفريقيا من العديد من المشكلات سواء المرتبطة بالشبكة أو بوسائل النقل، مثل فقر ونقص شبكة الطرق ، و المشكلات المتعلقة بالاستخدام المتكرر السيارات لفترات طويلة ورداءة وسائل نقل القطاع العام (Bulthnck, 2001,13) .

و تربط شبكة الطرق البرية العاصمة بأنحاء الدولة، كما تربطها على المستوى الإقليمي بأنحاء غربي إفريقيا،وقد أنشأ أول طريق برى بها بين دكار و ريفسكوى (Rufisque) عام ١٩٢٤، وقد تحكمت عمليات الإنتاج التجارى لمحصول الفول السوداني في مد شبكات الطرق في البداية والتي هدفت إلى ربط مناطق إنتاج المحصول بخطوط السكك الحديدية والتي كانت ترتبط بدكار بالضرورة لتصريفه عبر ميناء دكار ، وحتى عام ١٩٤٩ لم يكن في السنغال كلها سوى ثلاثين كم من الطرق المرصوفة ، و استمر التقدم في انشاء شبكة الطرق بعد الاستقلال بصورة واسعة حتى وصلت طول شبكة الطرق البرية الداخلية المرصوفة في دكار عام١٩٦٩ إلى ٧٠كم ، بينما تمثلت أهم الطرق البرية التي تربط دكار بغيرها من العواصم والمدن الأخرى في :

- طريق من دكار -كاييه- مارايمبور و حتى تماكوندا .
- طريق من دكار -سانت لويس-حتى رصو في موريتانيا.

وقد سبق مد خطوط السكك الحديدية في غربي إفريقيا عامة ظهور الطرق البرية، حيث اعتمدت السلطات الاستعمارية عليها في السيطرة على مستعمراتها ،ويعتبر خط سكك حديد دكار -النيجر من أهم خطوط السكك الحديدية في دكار بل و في غربي إفريقيا، و قد ساهم مد خطوط السكك الحديدية في دعم دور الميناء وتوسع أحوازها لأبعد من الحدود الشرقية للسنغال وحتى مالي (ماهر رزق،١٩٧٨، ١٧٣،١٧٤،٢٤١).

كما يمثل ميناء دكار جزءاً هاماً من مناطق استخدام النقل والمواصلات فضلاً عن كونه يمثل جزءاً هاماً من اقتصاد وتجارة السنغال، و يلعب دوراً هاماً في النقل الإقليمي و العالمي ، ويعتبرأحد أكبر موانيء غربي إفريقيا من حيث ما يتبعه من أحواز نتيجة ظروف الموضع المميزه واتصاله بطرق التجارة الرئيسية عبر الأطلنطي ، بالإضافة لما يربطه من طرق النقل البرية الفعالة وطرق السكك الحديدية ، و هو ما جعل أحواز الميناء تضم مساحة كبيرة خارج أراضي السنغال في كل من مالي وموريتانيا ، وتتنوع

وظائف الميناء بين نقل الركاب و نقل البضائع، فيعتبر أكبر موانىء غربي إفريقيا لنقل البضائع و المواد الخام الزراعية (الحبوب والنبيذ والفول السوداني) ، و نقل و شحن البترول والفوسفات .

وينقسم ميناء دكار في تخطيطه إلى ثلاثة أقسام لتنظيم حركة النقل بالميناء وتفادي تكدس السفن، يتمثل القسم الأول في الحاجز الشمالى للأمواج والأرصفة المرتبطة به ومنطقة المرور و يتم تداول الفوسفات والفول السودانى والحبوب من الجزء الشمالى الغربي من هذا القسم ، بينما تفريغ الفحم والنفط في القسم الغربى، و يقع القسم الثاني بين رصيف رقم ١ ورصيف رقم ٤ ويشغله ورش الإصلاح وترسانة السفن البحرية،بينما يمثل القسم الثالث أو الجنوبى من الميناء أقدم أجزاءها، فقد نشأ مع نشأة المدينة ولهذا ارتبط في أعماله بمنطقة الأعمال المركزية ، كماخصص به رصيف كمنطقة حرة لجمهورية مالي. (Hoyle& Hilling, 1970 , 43.44).

و خصصت مساحات مناطق الفضاء حول ضواحى المدينة لاستخدامات النقل الجوي حيث تحتاج المطارات لمساحات واسعة لما يلحق بها من أعمال، ويقع مطار يووف الدولي فى القسم الغربى من المدينة ، بينما يقع مطار أيواكيم الحربي إلي الجنوب ، وقد جذبت تلك المطارات محاور النمو العمرانى إليها بعد تركز بعض من الخدمات الفندقية والسياحية والخدمية ومناطق الإسكان الفاخرة حولها . (Seck,A., 1970, 36).

(و) مناطق خدمات التعليم وخدمات المجتمع المدني:

تتركز أهم مناطق خدمات التعليم وخدمات المجتمع المدني في منطقة "فان-Fan "، في أحياء "فان ميرمو" التي تضم أهم استخدامات الخدمات التعليمية مثل منطقة (جامعة دكار) بمؤسستها التعليمية وبعض المعاهد التابعة لها مثل معهد المعلمين العالي ومدرسة الاقتصاد التطبيقى وأكاديمية الشرطة للتدريب المهني، بالاضافة إلى ٤ مدارس ابتدائية ومركز للأبحاث الجيولوجية، كما يضم قطاع (فان) العديد من خدمات المجتمع المدني و أهمها مستشفي" فان Fan" العام، ومكاتب للتمثيل الدبلوماسى لبعض السفارات.

(ى) مناطق الاستخدمات العسكرية

و تقع مناطق الاستخدمات العسكرية ومؤسساتها في الجزء الشمالى من دكار الكبرى فى منطقة كامبرين وKarak/ Niaye / Yamble والتي تضم مراكز للشرطة ومناطق للاستخدامات العسكرية،في حين تضم منطقة أيواكيم المطار الحربي وبعض الثكنات والمنشآت العسكرية (Seck ,A., 1970, 129)

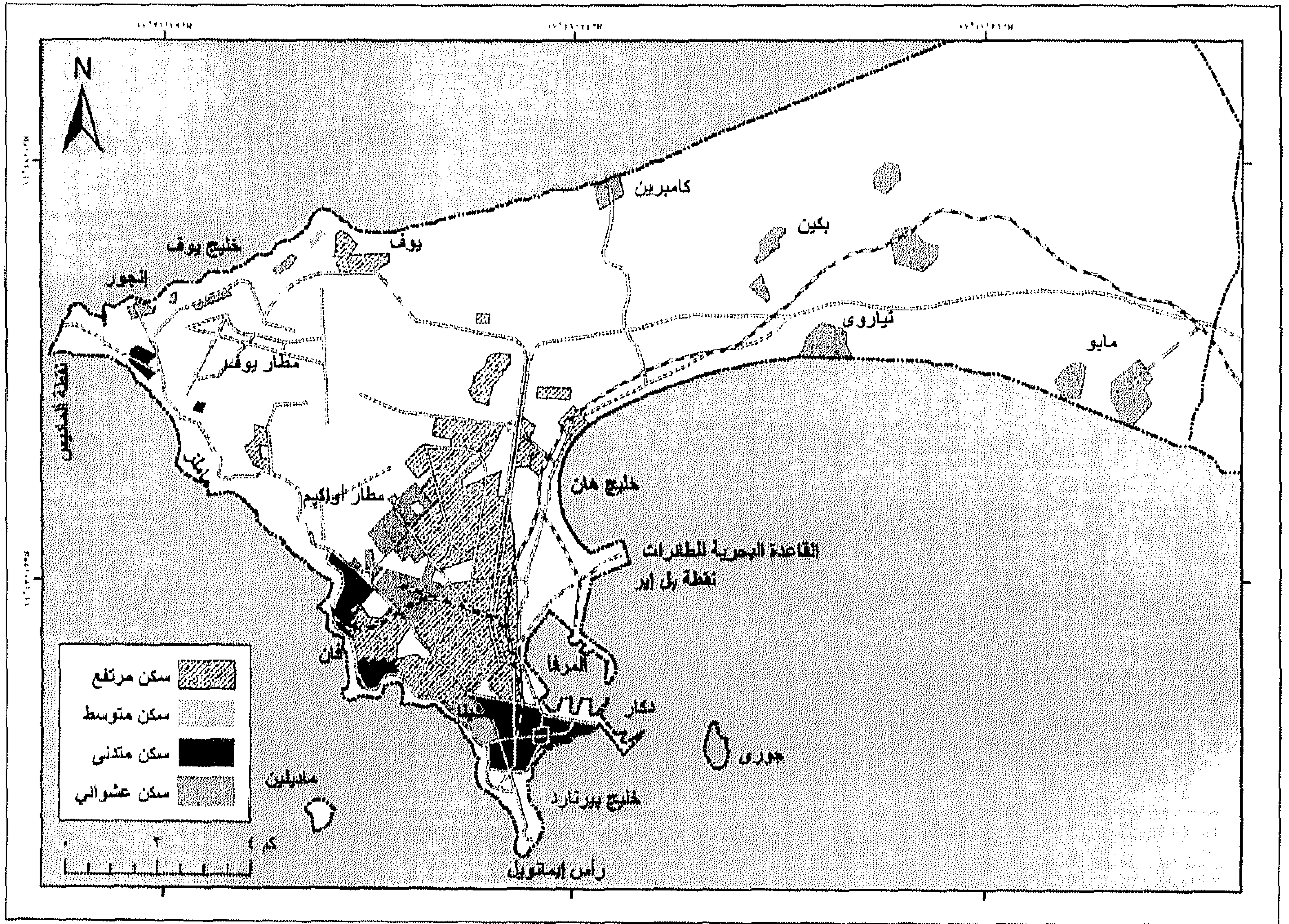
و يتضح من استعراض المناطق الوظيفية في دكار تنامى مساحات بعض الاستخدمات الوظيفيه وأهمها الاستخدمات السكنية و التي تعد تلخيصا وإختزالا لما طرأ على التركيب الحضري للمدينة من تغيير، فهو القطاع الأكثر تأثرا بالمتغيرات الاقتصادية و الاجتماعية .

(٣) الأنماط السكنية وخصائص تجهيزات المسكن في دكار:

تتنوع أنماط السكن في دكار طبقا لأسس اقتصادية واجتماعية يمكن على أساسها تصنيف الأحياء السكنية المتفاوتة والمتباينة ، طبقاً لنوعية وخصائص المسكن ومادة بنائه وكذلك طبيعة وفـرة خـدمات ومرافق البنية الأساسية ومدى الإمداد بها.

وقد تم وضع أول مخطط عام لمدينة دكار عام ١٩٤٦ والذي تم خلاله دراسة قطاع الإسـكان ، وتصنيف المناطق والأحياء السكنية داخل دكار لأحياء ومناطق سكنية طبقاً لمستويات دخـل السـكان و كثافاتهم، وصنفت الأحياء السكنية إلى أحياء لذوى الدخل المرتفع وأحياء ومناطق سكنية لـذوى الـدخل المتوسط وأخيراً أحياء سكنية لذوى الدخل المحدود المنخفض، و قد تغيرت خصائص المسكن في مناطق بعض تلك الاحياء، كما يوضح شكل رقم (٦٨) :

شكل رقم (٦٨) مستويات أنماط الأحياء السكنية في مدينة دكار



المصدر :

Bugnicourt, J., Dakar without Bounds. In Reading the Contemporary African City. Singapore, 1983, Copyright the Aga Khan Award for Architecture, 1985

و تظهر ملامح هذا التغير فى مناطق الأحياء المنخفضة الدخل و التي استشرى حولهـا أنمـاط عديدة لقطاع الإسكان غير الرسمي ، وفي المقابل ظهرت أنواع متعددة لأنماط السكن المرتفـع و التـي

استحدثت مع تزايد استثمارات القطاع الخاص و ظهور أنظمة الإسكان الاستثماري و أنظمة التملك العقاري ، و يمكن أن تميز الآن في دكار بين عدد من أنماط المسكن تختلف في طبيعة مستويات الأحياءالسكنية ونوعية مساكنها و نوعية خدماتها، وتتمثل مستويات أنماط السكن في دكارفيما يلى:

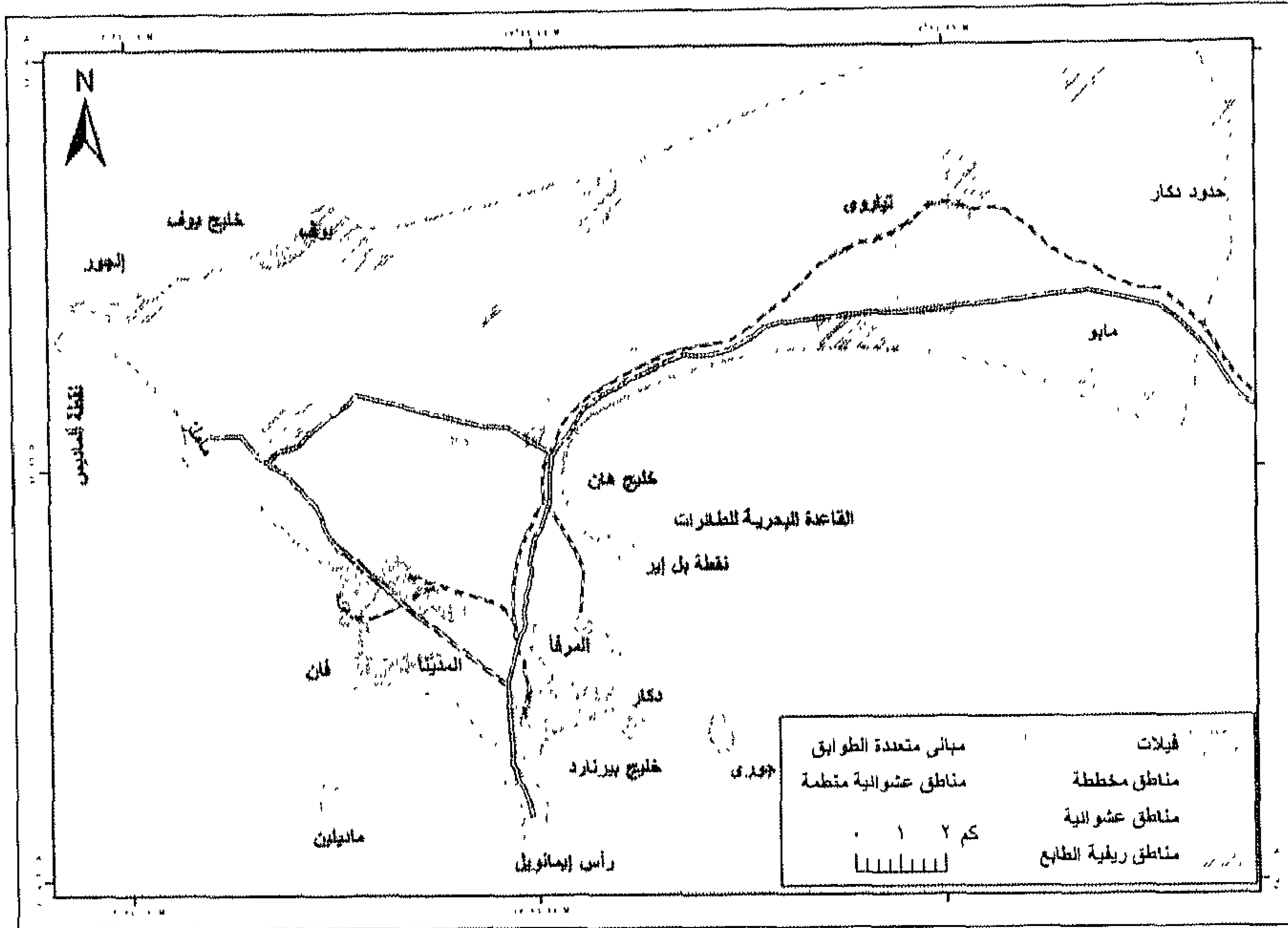
- السكن المرتفع :

يتركز توزيع مناطق وأحياء سكن ذوى الدخل المرتفع كما يتضح من شكل (٦٨) في منطقة الهضبة وهى منطقة سكن الأوروبيين منذ الفترة الاستعمارية ، كما تظهر مناطق الإسكان المرتفع بعيداً عن الأحياء القديمة و قلب المدينة الاستعمارية في منطقة "فانFan " و التي تضم في الغالب أصحاب الوظائف من حملة المؤهلات العليا والدرجات العلمية الرفيعة من العاملين بالجامعة والأطباء وأصحاب الوظائف الدبلوماسية ومديري الشركات التجارية الكبرى، و ترتفع أسعار الأراضي في هذه الأحياء بصورة كبيرة و يتم تملك الأرض بصفة شرعية وقانونية، وتتمتع الوحدات السكنية والأحياء بخدمات ومرافق البنية الأساسية بشكل جيد، فتغطيها شبكات الطرق الممهدة ومرافق وخدمات المياه والصرف الصحي والكهرباء، وصممت المنشآت السكنية وفقاً للإشراف الهندسي والمعماري، واستخدم البناء الأسمنتي الخرساني في مادة بنائها الأساسية (Bugnicourt, J., 1985 , 12)، ويمكن أن نميز في أحياء السكن المرتفع بين المساكن الفاخرة التابعة لإسكان الجامعة والتي تمتد في شارع الكورنيش وشارع أيواكيم حيث يسود نمط الفيلات الصغيرة ذات الطابق الواحد في الغالب و بين الفيلات الكبيرة المحاطة بالحدائق في منطقة (فان ميرمو) داخل (فان) والتي تعود ملكيتها للقطاع الخاص و يمتلكها في الغالب العاملون بالسلك الدبلوماسي والوزراء وبعض من الخبراء الفرنسيين والمستثمرين من الأوروبيين ، وتظهر البنايات الفاخرة متعددة الطوابق في المنطقة الشرقية و الشمالية و تعود ملكيتها بأكملها إلى الدولة ويقطنها السنغاليون أو غيرهم من الوافدين بعقود إيجار أو بعقود تمليك بعد وشرائها من الدولة(Seck,A., 1970, 173) .

- نمط الإسكان المتوسط (مشاريع الإسكان الاقتصادي ذي الإيجار المعتدل)

ظهر هذا النمط من السكن بعد الاستقلال بشكل خاص ، وتسارع النمو العمراني و الحضري ،والذي تزايدت معه حجم مشكلات الإسكان في دكار وارتفاع الإيجارات في المنطقة المركزية وتزايد معدلات النزوح والهجرة الريفية الحضرية، و كما يتضح من شكل (٦٩)

شكل رقم (٦٩) أنماط المسكن في دكار في عام ١٩٨٠



المصدر :

Seck,A.: Dakar-Metropole Ouest-Africaine. Dakar,Institut Fondamental D'afrique Noire, 1970

Bugnicourt, J., Dakar without Bounds. In Reading the Contemporary African City. Singapore, 1983, Copyright the Aga Khan Award for Architecture, 1985

تمثل المباني و المنشآت المخططة النمط السكني السائد في هذا المستوى ، وقد خصصت مناطق الإسكان المتوسط ومحدودي الدخل منذ مخطط ١٩٤٦ في مناطق دكار الكبرى و تحددت أحياؤهـا فـي مناطق إسكان مشروع (HLM) الإسكان ذي الإيجار المعتدل و مشروع إسـكان SICAP ، وخصـص لإسكان ذوى الدخول المتوسطة من العاملين بالقطاع العام منذ بدايته ،مع استثناء بعـض الوحـدات مـن الفيلات في شارع الكورنيش التي خصصت لكبار الموظفين.

وقد نشأت هذه الأحياء المخططة بصورة رسمية بواسطة الهيئات الحكومية ، وعلى الرغم من أن المناطق المخططة فيها تقترب من نمط الإسكان المرتفع إلا أنها أقل منها في ظروف بيئتها الحضرية ، و ساعد ذلك في انخفاض أسعار الأراضي فأصبحت في متناول محدودي الدخل مما أدى لظهـور الأحيـاء المتدنية وأحياء الصفيح حولها، واتصال المنطقة بمناطق دنيا ومتدهورة ، كما ساعد تخصص بعض مـن الوحدات الصغيرة المساحة في البنايات ذات الطابقين لذوى الدخول المنخفضة من العـاملين بالخـدمات

العامة ، في زيادة اجتذاب تيارات الهجرة والنازحين ، مما ساهم في ظهور العديد من المشكلات المتعلقة بأنماط سكن وضع اليد (Sow,F., 1985, 11).

- مناطق السكن الحكومي المنخفض:

تضم المناطق السكنية المخططة التابعة للحكومة مثل الأجزاء القديمة في "بكين و المناطق سكنية في جراند دكار ، والتي صممت في أغلبها لاستيعاب المطرودين والمبعدين قسرياً عن المدينة بعد إزالة الأكواخ ومدن الصفيح حول وسط المدينة ، و تتمثل أنماطها السكنية في الأنماط العشوائية المخططة كما اتضح من شكل (٦٩) فعلى الرغم من تخطيط تلك الأماكن في بداياتها في (بكين / كامبرين / جيداوياى) ،إلا أنها قد شهدت تدنياً بعد أن اجتذبت العديد من المهاجرين، ولا تزال القرى في بكين تحتفظ بطابعها الريفي وتقاليد المهاجرين أو النازحين من العاصمة ومن أنحاء الدولة و احتفاظ هؤلاء السكان بتقاليدهم و ثقافتهم ، يظهر التفاوت بين الأحياء المخططة في بكين واضحاً وبين الأحياء غير الشرعية وغير القانونية التي تمثل أحياء الصفيح و التي صاحبت نمو بكين خلال الفترة الحديثة بعد الاستقلال (Sow, F. , 1985,6).

- مناطق السكن التقليدي (النمط المحلى) قطاع خاص:

وتتمثل مناطق تلك الأحياء بشكل أساسي كما اتضح من شكل (٦٩) في منطقة (المدينا الشرقية) و هى القسم الأقدم من المدينا حيث استقر المحليون الأوائل خلال الفترة الاستعمارية ، وتعكس تلك المنطقة خصائص أحياء النطاق السوداني بشوارعها المسقوفة وأنماط المسكن السوداني التقليدي، على الرغم من تخطيط الشوارع طبقا للخطة الشطرنجية بواسطة الاستعمار إلا أن المدينا تمثل مزيجا من المؤثرات الاستعمارية والوطنية، فتعتبر منطقة المدينا من أكثر الأحياء اختلاطاً عرقياً وأعلى مناطق الكثافات المرتفعة وذلك لقربها من دكار المدينة وسهولة اتصالها بها سيراً على الأقدام على عكس جراند دكار والتي يتطلب الاتصال بها استخدام وسائل النقل.

- مناطق السكن المتدني (مدن وأحياء الصفيح):

ويقصد بها تلك المناطق و الأنماط السكنية العشوائية وأحياء ومدن الصفيح ، والمناطق المخططة المتدهورة وتضم تلك المجموعة كمااتضح من شكل (٦٩) العديد من الأحياء والمناطق منها (Fass) و(Rebeuss) والقطاع الجنوبى من (Hann) ، و تتعرض الأجزاء الجنوبية منFass وHann حيث تنتشر مساحات المستنقعات الواسعة للعديد من المشكلات البيئية والصحية خاصة مع سيادة نمط مساكن الأكواخ الخشبية كما في القسم الغربي من Fass ، و ينتشر هذا النمط المتدنى للمساكن الخشبية والأكواخ في القطاع الشرقي من المدينا بشكل كبير ، خاصة في أحياء (منطقة بالياسى ديان Baliase Dian) كما

يعانى السكان في هذه الأحياء من الشوارع غير المرصوفة المليئة بالرمال ، و غياب و انعدام الخدمات والمرافق تقريبا ، فتعتمد السكان بشكل أساسي على الصنابير العمومية وخدمات المراحيض العامة لتلبية احتياجاتهم(Seck,A., 1970, 169,164,155).

- تجهيزات المسكن في دكار :

تتفاوت تجهيزات المسكن في دكارطبقاً لنوعية نمط المسكن و تفاوت إمداد المناطق و الأحياء السكنية متباينة الخصائص و المستويات ، فكما يوضح جدول رقم (٣٤)

جدول رقم (٣٤) التوزيع النسبى للإمداد ببعض الخدمات و المرافق الأساسية

على مستوى دكار عام ١٩٨٠

المنطقة	نسب الإمداد بالخدمات % عام ١٩٨٠		
	الكهرباء	الصرف الصحى	وصلات المياه
الهضبة	١٠٠	٦٣	٧٨
المدينا	٨٧	٥١	٦٢
HLM	٨٦	٧٥	٨٤
هان	٥٦	٨	١٣
فان	٩٧	٩٤	٩٤
جراند دكار	٧٨	٣٦	٤٨
مناطق شبه حضرية	٨٤	١٣	٢٤
سيكاب	٩٧	٨٤	٩٢
Patte D'oie	٥١	١٣	٣٢
ثيوراى	٦٠	٢	٧
بكين المخططة	٦١	١٣	٢٩
جيداواى	٤٦	١٤	٢٢
بكين غير المخططة	٦٠	٢	١١

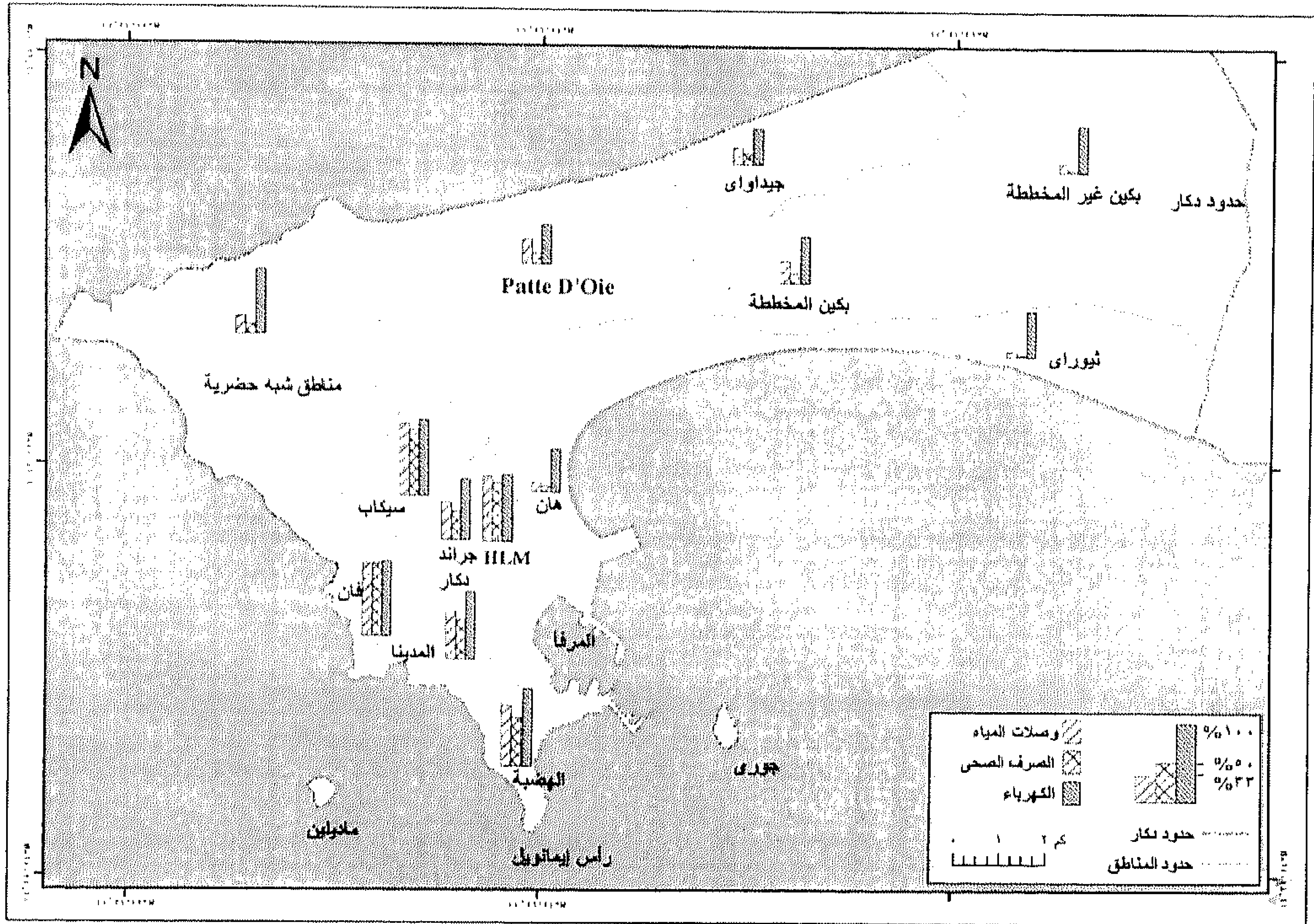
المصدر:

Bugnicourt, J., Dakar without Bounds. In Reading the Contemporary African City. Singapore, 1983, Copyright the Aga Khan Award for Architecture, 15, 1985

ترتفع نسب الإمداد ببعض الخدمات بشكل عام مثل الكهرباء و المياه على مستوى الأحياء السكنية مقارنة بنسب الإمداد بخدمات الصرف الصحى ، والتي تنخفض بشكل واضح في أغلب الأحياء السكنية خاصة في مناطق الدخل المنخفض مثل (بكين) و المناطق شبه الحضرية، بينما ترتفع نسب الإمداد بالخدمات و المرافق الأساسية الثلاثة بشكل عام في أحياء السكن المرتفع و المتوسط في منطقة (الهضبة ، فان ،HLM ، سيكاب)، حيث مناطق سكن النخبة منذ الفترة الاستعمارية و التي تم خلالها تغطية منطقة الهضبة بالخدمات الأساسية آنذاك وضمت نفس المنطقة سكن النخبة بعد الاستقلال فوجهت

لها أعلى نسب للإمداد بالخدمات والمرافق كما يتضح من نسبة الإمداد بالكهرباء والتي وصلت ١٠٠ % في منطقة الهضبة ، وتتفاوت نسب الإمداد بالخدمات على مستوى هذه الأحياء كما يتضح من شكل رقم (٧٠)

شكل رقم (٧٠) التوزيع النسبى للامداد ببعض الخدمات الاساسية على مستوى دكار عام ١٩٨٠



مصدر البيانات اعتمادا على:

Bugnicourt, J. ,Dakar without Bounds. In Reading the Contemporary African City, Copyright the Aga Khan Award for Architecture, 15,table,3, 1985.

و تتمثل أعلاها في المناطق المخططة بعد الاستقلال مثل (فان ، سيكاب) فقد وصلت نسب الإمداد بالمياة إلى ٩٤% و ٩٢% على التوالي، في حين تنخفض نسبة الإمداد في منطقة الهضبة إلى ٧٨%، و تتمثل أدنى نسب الامداد بخدمات الصرف الصحى و المياه في أحياء الدخل المنخفض فوصل متوسط الامداد بخدمات الصرف الصحى في تلك الأحياء إلى ٧% عام ١٩٨٠ بلغت أدناها ٢% في بكين غير المخططة و ثيوراى ، و التي حققت أدنى نسبة للإمداد بالمياه على مستوى دكار في نفس العام.

ثالثاً : دراسة تحليلية لخصائص التركيب الداخلي لمدينة نواكشوط

(١) : موفولوجية مدينة نواكشوط:

يشير تعبير المورفولوجية الحضرية إلى التطور الحضري الذي يعكسه الشكل العام للمدينة و نمو المنطقة المبنية ونمو خطة المدينة و تصميم شوارعها و طرزها المعمارية(مدحت جابر،٢٠٠٣، ٤٧٨)، و تختلف نواكشوط عن النموذجين السابقين التي سبقت معالجتهما كنماذج للمدن العواصم استعمارية النشأة ، فعلى الرغم من نشأة نواكشوط المبكرة كمركز حضرى في ١٩٠٤ إلا أن مراحل نموها كمدينة كبرى بدأ منذ اختيارها كعاصمة لموريتانيا في ١٩٥٨بعد حصولها على الاستقلال، و تشير بذلك دلائل نشأة المدينة إلى غياب أحد مراحل النمو المميزة لعواصم غربي إفريقيا المرتبطة بفترة الاستعمار ، التي ميزت المدن العواصم في غربي إفريقيا بخصائص وسمات مورفولوجية واضحة ، بينما ارتبطت المدن الحديثة النشأة بعد الاستقلال مثل نواكشوط بخصائص مورفولوجية مميزة ستتضح من تتبع مراحل نمو المدينة .

(أ) مراحل النمو والتوسع العمراني لمدينة نواكشوط :

استدعى حصول موريتانيا على استقلالها إنشاء عاصمة سياسية حديثة للدولة المستقلة بدلاً من (سانت لويس) والتى مثلت عاصمة لكل من السنغال وموريتانيا خلال الفترة الاستعمارية ، وقد عرفت نواكشوط مراحل نمو عديدة بدأت أولها منذ تاريخها المبكر قبل أن تلعب دور العاصمة السياسية،أما المرحلة الثانية للنمو فقد بدأت منذ اختيارها عاصمة الدولة في ١٩٥٨، و تنقسم المرحلة الثانية بذاتها إلى عدة مراحل تربط بعمليات وضع مخطط للمدينة وتنفيذ مراحل إنشاء المدينة،كما يمكن رصد مراحل أخرى بارزة في نمو المدينة ارتبطت بأحداث الجفاف التي داهمت موريتانيا ونطاق الساحل خلال الفترة من ١٩٧٠-١٩٨٣ وخلال عقد الثمانينيات وما ارتبط بها من عمليات النزوح السكاني وتزايد الهجرة الريفية الحضرية صوب العاصمة. ويمكن تقسيم مراحل النمو العمراني لنواكشوط بناءعلى ذلك إلى:-

- مرحلة النمو العمراني قبل الاستقلال:-

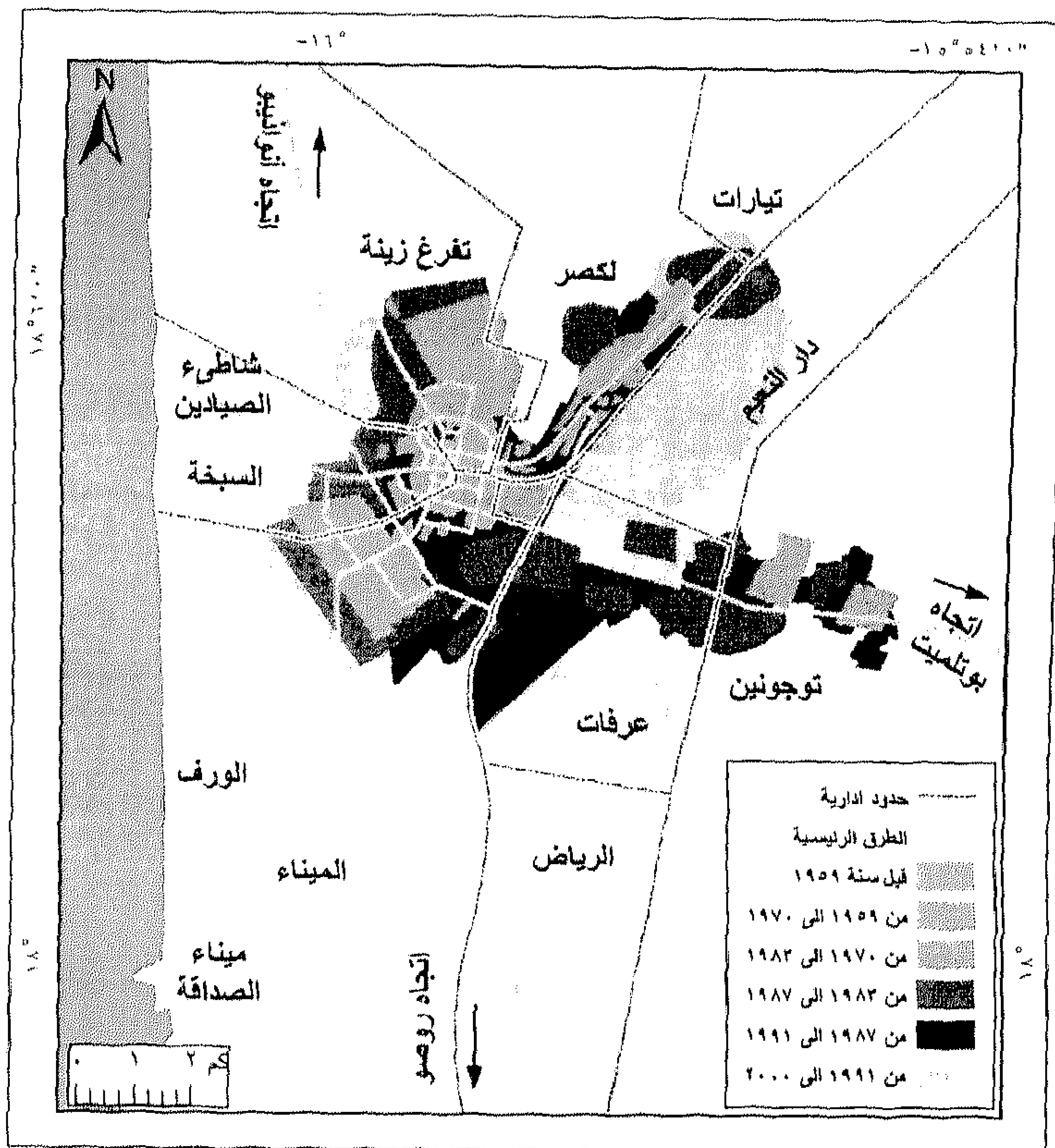
نشأت نواكشوط عام ١٩٠٤ كقاعدة عسكرية لمراقبة الساحل وحفظ الأمن والربط بين المستعمرات الفرنسية جنوب وشمال الصحراء ، وقد تكرر نقل تلك القاعدة في مواضع عدة تقع إلى الجنوب الشرقي من نواكشوط الحالية ، ليعاد بناء المدينة مرة أخرى في عام ١٩٢٩ في الموضع الأول القريب من منطقة "لكصر" مفرد (القصور) باللهجة الحسانية والتي تعنى الأبنية المتواضعة داخل المدينة) ، ومثلت منطقة لكصر نواة وقلب المدينة الأولى ، واحتلت مساحة صغيرة في الجزء القديم من المدينة في

مقاطعة لكصر حالياً ، وقد تطورت المحلة الأولى لنواكشوط حتى أصبحت تمثل مركزاً إدارياً صغيراً تابعاً للإدارة الفرنسية ،ثم أدت كارثة فيضان منطقة أفطوط الساحلي إلى إزالة المحلة فأعيد بناؤها عـــام ١٩٥١، وجاءت الموافقة على نقل العاصمة وتحويلها من سانت لويس العاصمة الســنغالية إلـــى إحـــدى مناطق الإقليم الموريتاني عام ١٩٥٦ وتم ترشيح عدة مدن منها (انواذيبو/ أطار/ رصو/ تجكجة) حتى تمت الموافقة النهائية على نقل وتحويل العاصمة إلى نواكشوط في ١١/يونيو ٩٥٨ (Theunynck, S., 1983, 4) ، وعندما تقرر بناء العاصمة السياسية اختير مركزها على بعد ٢كم جنوب غرب المعسكر القديم و نــواة المدينة الأولى (محمد زهرة، ١٩٧٨، ٧٩٨).

-مرحلة النمو العمراني بعد الاستقلال:-

تم وضع حجر الأساس لإنشاء نواكشوط في ٥ مارس عام ١٩٥٨ ، وشهدت العاصمة منذ مرحلة إنشائها مراحل نمو عدة يمكن تتبعها منذ عام ١٩٥٩ كما يتضح من الشكل رقم (٧١)

شكل رقم (٧١) النمو العمراني لمدينة نواكشوط في الفترة من ١٩٥٩ و حتى ٢٠٠٠



المصدر :

المخطط التوجيهى للتهيئة الحضرية لنواكشوط ٢٠١٠-٢٠٢٠ وكالة التنمية الحضرية، نواكشوط،، ٢٠٠٠

– مرحلة النمو العمرانى قبل عام ١٩٥٩: و اقتصرت كتلة المدينة كما اتضح من شكل رقم (٧١) على المساكن القائمة بالقرب من القاعدة العسكرية الفرنسية فى حى (لكصر) ، وتضمنت تلك المبانى بعض المساكن والمحلات التجارية المتواضعة من الأخشاب والصفيح وهى مساكن غير مخططة وعديمة المرافق.

– مرحلة النمو خلال الفترة ١٩٥٩-١٩٧٠ : وهى الفترة التى بدأ فيها تنفيذ المخطط الرئيسى للعاصمة طبقاً لمخطط "لانفلى" ، و تم خلالها تنفيذ مجموعة من المنشآت الرسمية مثل (قصر الرئاسة، ومباني الوزارات ،وبعض من إدارات الدولة ، والمسجد القديم ،) ومباني بعض السفارات التي كونت فيما بعد "حى السفارات" في مقاطعة تفرغ زينة، في حين تم تطويق منطقة حي لكصر القديم ببعض المنشآت التجارية والصناعية (سيد قاسم ،١٩٩٠، ٢٢٧) ، و قد قدرت مساحة المدينة عند إنشاءها بنحو ٦٦كم٢ ثم تم إضافة مساحة جديدة للمدينة بموجب قرار رسمي عام ١٩٦٧ لتضم المدينة مساحة تبلغ ٦٩كم٢ ، بينما امتدت العاصمة في نموها خلال ١٩٦٩ نحو ٩ كم جنوبا و نحو٣ كم٢ إلى الشمال الشرقي لحي (لكصر) أو نواة المدينة، بينما لم يشهد اتجاه الغرب نمواً عمرانياً ملحوظاً(محمد يحى ولد المامى ،١٩٩٩،٦٥).

– مرحلة النمو العمرانى خلال الفترة من ١٩٧٠-١٩٨٣: شهدت المدينة خلال هذه الفترة كما اتضح من شكل (٧١) و كما يوضح ملحق رقم (٩) ذروة النمو العمراني نتيجة تسارع النزوح السكاني ، والتي صاحبت تضرر السكان بموجات الجفاف المتلاحقة والتي دفعت العديد من المتضررين إلى النزوح صوب العاصمة، واعتبرت الهجرة الريفية الحضرية نحو المدينة هى المحرك الأساسي لنمو المدينة والتي اتسعت مساحتها كما يتضح من جدول رقم (٣٥) .

جدول رقم (٣٥) نمو مساحة مدينة نواكشوط خلال الفترة (١٩٥٨-١٩٨٠)

السنة	المساحة كم٢	الفترة	الفاصل الزمني	الزيادة في المساحة كم٢	نسبة الزيادة%
١٩٥٨	٦٦	–	–	–	–
١٩٦٧	٩٦	١٩٥٨-١٩٦٧	٩	٣٠	٤٥
١٩٧٣	١٢٠	١٩٦٧-١٩٧٣	٦	٢٤	٢٥
١٩٨٠	١٣٢٥	١٩٧٣-١٩٨٠	٧	١٢٠٥	١٠٠٤

المصدر :

محمدو ولد محمد الأمين :مدينة نواكشوط قطبا للنمو ،ماجستير ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ، جامعة نواكشوط ،٢٠٠٢، ٢٥

لتبلغ ١٢٠كم عام ١٩٧٣، بينما شهدت مساحة المدينة تطوراً ملحوظاً صاحب النمو السكاني الحضري خلال الفترة من ١٩٧٣-١٩٨٣، بعد النزوح الريفي للمتضررين نحو العاصمة بشكل كبير منذ ١٩٧٣ ، مما نتج عنه ظهور أحياء الانتظار أو ما يعرف (بالكبات)، وتضاعفت مساحات المباني غير المخططة في جنوب المدينة بشكل كبير وإلى الشمال والغرب من حي (لكصر) وعلى طول امتداد طريق (بوتلميت) كما اتضح من شكل (٧١) ، حتى شكل سكان تلك الأحياء نحو ٥٠% من سكان نواكشوط سنة ١٩٧٣ (Theunynck, S., 1983, 6)، وفي ظل هذا الوضع قامت الدولة بإصدار مرسوم عام ١٩٨٠ و الذي نص على توسعة مساحة المدينة حتى ١٣٢٥كم٢، وإنشاء مقاطعات جديدة هى "تيارت" في الشمال و(السبخة والميناء) في الجنوب و(تفرغ زينة) في الغرب .

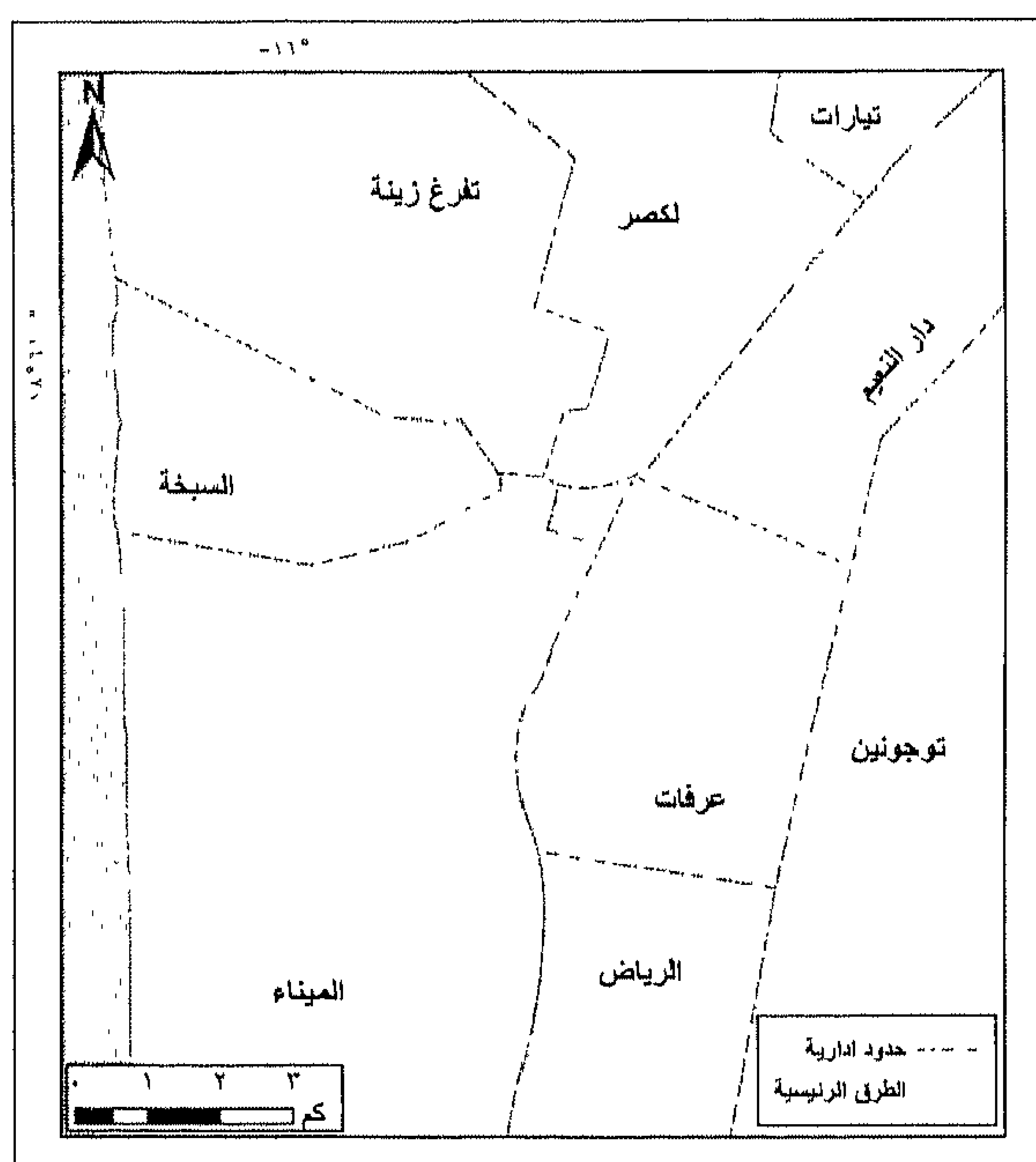
و لم يحد هذا التقسيم الإدارى من نمو المدينة ، أومن توسع أحياء الصفيح في جنوب المدينة ، و قد اتخذت محاور نمو المدينة في امتداداتها كما اتضح من شكل (٧١) اتجاهاً معاكساً لما كان متوقعاً في اتجاهات النمو ، فاتجه نمو المدينة باتجاه نحو الشرق والجنوب الغربى مما نجم عنه إنشاء مقاطعات جديدة مثل مقاطعة (توجنين) في الشرق ، ليصل عدد المقاطعات إلى ٦ مقاطعات ، مع إزاحة عدد من "الكبات" و أحياء الانتظار في مقاطعات (تيارات/ السبخة / الميناء) نحو الجنوب، و توزيع الدولة لحصص من الأراضي على سكان تلك الأحياء لتحسين أحوال معيشتهم وإعادة بناء تلك المناطق وفق نسق مخطط ، وقد تم وضع بعض من المخططات عام ١٩٨٢ للحد من النمو العمراني للمدينة باتجاه الشرق نحو (توجنين) والتي كانت تنفصل عن المدينة بمساحات خضراء ومنطقة المطار (محمد يحى ولد المامى، ١٩٩٩، ٦٥).

– مرحلة النمو العمراني خلال الفترة من ١٩٨٣– ٢٠٠٠: شهدت تلك الفترة امتدادات عمرانية واسعة على كافة محاور النمو كما اتضح من شكل (٧١) ، و تتمثل أهم الامتدادات العمرانية في شمال مقاطعة (تيارت) وشمال شرق (لكصر) وجنوب شرق (تفرغ زينة) ، والامتدادات العمرانية على الطريق المؤدى إلى مدينة (بوتلميت) ضمن مقاطعة (توجنين) ، وعلى طول امتداد منافذ المدينة مثل الطريق المؤدى إلى (أكجوجت) في الشمال الغربى، وإلى جنوب شرقي كل من مقاطعات (السبخة / الميناء) (سيد قاسم، ١٩٩٠، ٢٢٧) .

وشهدت العاصمة بعد افتتاح ميناء نواكشوط الجديد وبداية تشغيله منذ ١٩٨٧ نمواً عمرانياً باتجاه الجنوب الغربي على ساحل المحيط الأطلسي كما اتضح من شكل (٧١) ، ويضم هذا القطاع منشآت ومرافق الميناء بالإضافة إلى بعض مبانى الخدمات والمساكن التى شيدت بالقرب منه.

فاتخذ النمو العمراني للمدينة منذ ١٩٨٨ اتجاهاً في التوسع نحو المناطق المحاذية للمطار والتي شكلت البداية الفعلية لظهور مقاطعة جديدة هي مقاطعة "دار النعيم"، كما شهدت المدينة توسعا على طول طريق "رصو" نتيجة التوسع في عمليات ترحيل ونقل أحياء الانتظار وأحياء الصفيح وتوزيع مساحات أراضي في مناطق (توجنين) خصوصاً جنوب طريق الأمل، وفي ظل هذا التوسع تم إضافة عدد من المقاطعات(دار النعيم/ عرفات/ الرياض) ، وضمت المدينة إدارياً كما يتضح من الشكل رقم (٧٢) تسع مقاطعات بموجب القرار الرسمي لعام ١٩٩٠.

شكل رقم (٧٢) التقسيم الادارى لمدينة نواكشوط عام ٢٠٠٠



المصدر:

المخطط التوجيهى للتهيئة الحضرية لنواكشوط ٢٠١٠-٢٠٢٠ وكالة التنمية الحضرية، نواكشوط ،٢٠٠٠.

وتباينت مساحات الكتلة المبنية الحضرية بين المقاطعات الحضرية في نواكشوط فبلغت أقصاها في مقاطعة(تفرغ زينة) ١٠.٦ كم٢ وأدناها في مقاطعة(الرياض) والتي وصلت ٤.٦ كم٢ عام ٢٠٠٠(محمدو ولد محمد الأمين، ٢٠٠٢، ٢٥).

(ب) خطة المدينة:-

تختلف خطة المدينة التقليدية و مورفولوجيتها في نواكشوط عن المدينة الحديثة باختلاف الظروف الطبيعية والبشرية والتاريخية والحضارية التي شهدتها أجزاء المدينة خلال مراحل نموها و تطورها ، و

طبقاً لذلك يمكن أن نميز نوعين من الخطط الرئيسة في المدينة، يظهر النوع الأول للخطة لأجزاء المدينة القديمة و التي نمت طبيعياً دون خطة محددة بل اتبعت نمواً عضوياً عشوائياً ، بينما نما القسم الآخر بشكل مخطط كما في أجزاء المدينة الحديثة ، وهى بذلك تشابه جميع المدن الموريتانية ذات النمو المخطط حيث تضم جزءا قد نما نمواً طبيعياً بغير خطة أو نظام ذات شوارع ضيقة وأزقة ملتوية ومساكن وأبنية متواضعة من الأكواخ الخشبية، أما المدينة الحديثة فقد خططتها السلطات الحكومية والإدارية مستعينة في ذلك بخبرة الشركات الأجنبية بعد أن تولت شركة سوسيم بتكليف من الحكومة الموريتانية تخطيط مدينة نواكشوط (محمد زهرة، ١٩٨٧، ٦٢،٧٩).

و ينتظم تخطيط المدينة حول شبكة طرق إشعاعية ، تتفرع إلى ثلاث محاور رئيسية تلتقي في طريق "مدريد"، و يمتد القسم المخطط من المدينة حول محور رئيسي واحد يقسم المدينة إلى قسمين قسم جنوبي تنتشر به الأحياء الشعبية ، وقسم شمالي تتركز به الوظائف الحديثة للإدارة والمساكن والقنصليات والسفارات (محمد يحى ولد المامى، ١٩٩٩، ١١٢).

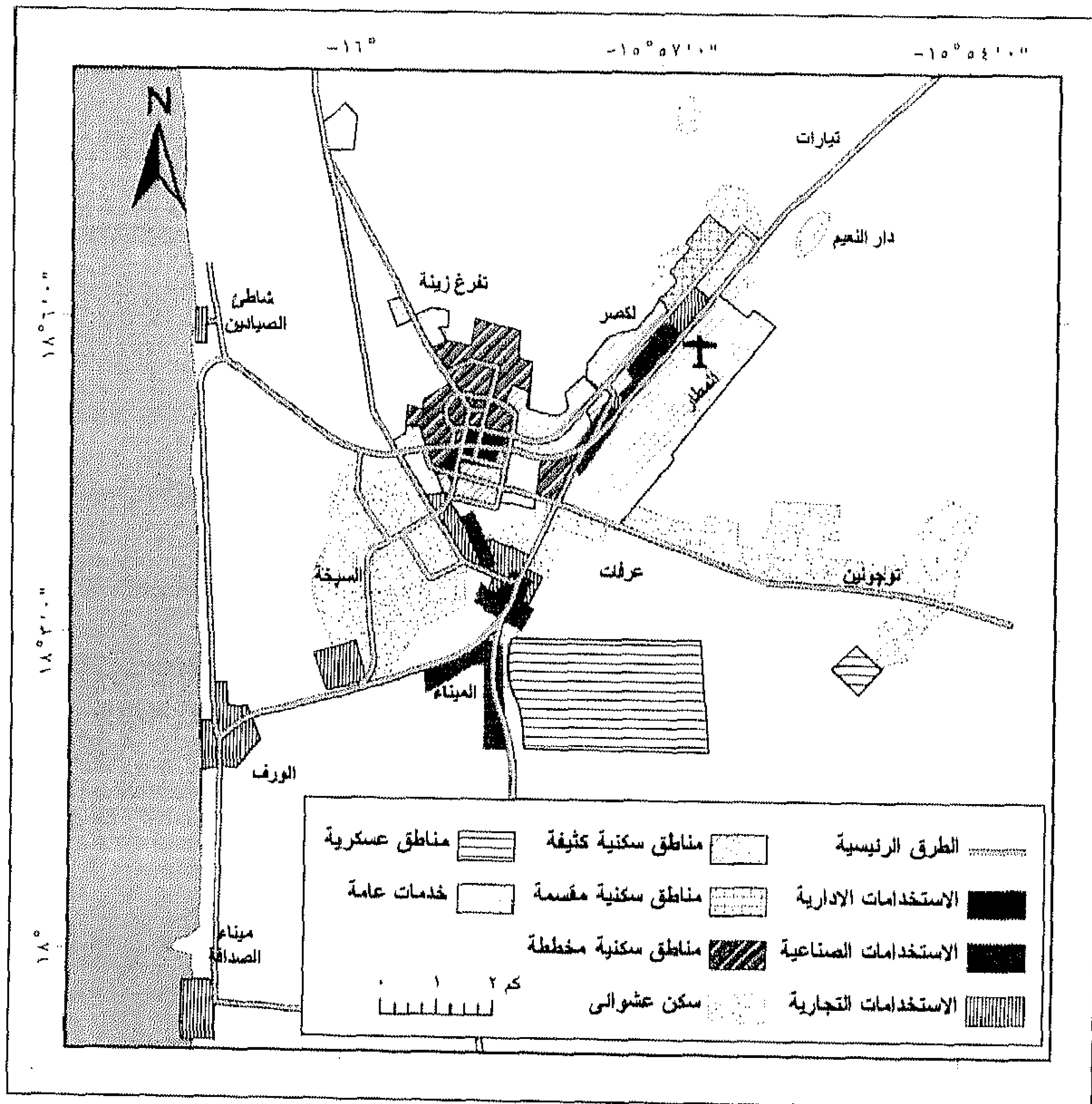
وتتباين شبكة الطرق و الشوارع في نواكشوط بين أقسام المدينة التقليدية والحديثة ،فتظهر الشوارع الضيقة والشوارع المسقوفة والتي لا يتضح لها اتجاهات محددة في الأجزاء التقليدية والقطاعات القديمة في نواكشوط ، وتبرز أسقف بعض المباني كمظلات تقي المشاة أشعة الشمس، وعلى النقيض من ذلك تسود الشوارع الواسعة المرصوفة والمتعامدة مع بعضهافى المناطق المخططه ، و يمثل حي (لكصر) أجزاء المدينة التقليدية، ويعد السوق التقليدي والمسجد من أهم معالم القطاع القديم في نواكشوط ، فتضم المدينة التقليدية السوق التقليدي الرئيسي في العاصمة، بينما يضم القسم المخطط منطقة المباني الحكومية و حى الوزارات والسفارات.

أما المباني فلا يزيد ارتفاعهاعن طابقين ويعتبر المبنى ذو الطابق الواحد والطابقين سمة أساسية للمباني في نواكشوط، ولا توجد مباني الطوابق الثلاثة أو الأكثر سوى في حي الوزارات في نواكشوط حيث تقوم مباني هذا الحي على ثلاثة طوابق بالإضافة للطابق الأرضي، وترتفع الفنادق بها إلى طابقين بالإضافة إلى الطابق الأرضي، ويضاف إلى المباني الثابتة نمط آخر من المنازل الثابتة قوامها الأكواخ الخشبية، أما النمط الثالث من المباني والمساكن فهو الأكشاك الخشبية غير الثابتة والتي أصبحت ظاهرة واضحة بعد حدوث الجفاف وترتفع تلك النسبة في نواكشوط لتمثل مساكن أكثر من نصف السكان (محمد زهرة، ١٩٨٧، ٨٠١، ٨٠٠، ٨١٠).

(٢) المناطق الوظيفية واستخدامات الأراضي في نواكشوط:

تعرض التركيب الوظيفي في نواكشوط للتغير نتيجة لظروف ومتغيرات عديدة سياسية واقتصادية تزامنت مع فترة نشأة و تأسيس المدينة ، واستحوذت خلالها الاستخدامات الحكومية بهيئاتها الإدارية على النسبة الأكبر من استخدامات الأرض ، بينما ارتبط تغير التركيب الوظيفي في نواكشوط خلال مراحل نموها اللاحقة بالعديد من المتغيرات الاجتماعية والديموجرافية التي تزامنت مع تزايد معدلات النمو الحضري الناجم عن النزوح القسرى للسكان نتيجة نوبات الجفاف المتلاحقة، وقد أثرت تلك المتغيرات في تزايد و تسارع نمو مناطق الاستخدمات السكنية و تنوع أنماطها ، حتى أصبح من اليسير تصنيف مناطق و أحياء المدينة تبعا لمستويات الدخل وأنماط المسكن بين الأحياء الحديثة المخططة مرتفعة الدخل وبين الأحياء الفقيرة منخفضة الدخل المرتبطة في أغلبها بمدن الصفيح، وتتمثل أهم المناطق الوظيفية في نواكشوط و استخدمات الأرض كما يتضح من الشكل رقم (٧٣) فيما يلى :

شكل رقم (٧٣) المناطق الوظيفية في مدينة نواكشوط عام ٢٠٠٠



المصدر :

المخطط التوجيهى للتهيئة الحضرية لمدينة نواكشوط ٢٠١٠-٢٠٢٠ وكالة التنمية الحضرية، نواكشوط، ٢٠٠٠.

(أ) مناطق الاستخدامات الإدارية:

وفقت الوظيفة الإدارية والسياسية سبباً وراء نشأة نواكشوط كما اتضح سابقا، وعلى الرغم من أن الهدف من إنشاء المدينة هو القيام بالوظيفة الإدارية فإن أغلب الوظائف الإدارية وهيئاتها والتي تمثلت في قصر الرئاسة ومبنى قصر العدالة ومجمع الوزارات ومجمع الإدارات تركزت في قلب العاصمة ، فكما اتضح من شكل (٧٣) تقع معظم الاستخدمات الادارية في مقاطعة "تفرغ زينة"، في حين تتوزع بعض مناطق الاستخدامات الإدارية الأخرى و لكن بصورة أقل في مقاطعات نواكشوط الأخرى و التي تقتصر على مقرات الحكم للمقاطعات ومراكز الشرطة أو قد تغيب تماما لفترة كما في بعض المقاطعات التي تضم الأحياء الفقيرة و أحياء الانتظار .

(ب) مناطق الاستخدامات التجارية والصناعية:

تتمثل أهم مناطق التجارة في نواكشوط في الأسواق الرئيسية، وأهمها سوق العاصمة الرئيسي والمنطقة التجارية المحيطة به في وسط العاصمة في المنطقة القريبة من حي الوزارات والسفارات في منطقة المدينة الحديثة ، بالإضافة إلى منطقة السوق التقليدي في مقاطعة (لكصر) وبعض الأسواق الفرعية في المقاطعات المختلفة مثل سوق (تيارت) في الشمال وسوق " السبخة " وسوق الميناء في الجنوب، كما توجد بعض الأسواق المتخصصة مثل سوق بيع قطع غيار سيارات في مقاطعة (لكصر) شمال العاصمة وأسواق بيع الحيوانات على أطراف العاصمة في كل من المقاطعات (الميناء- السبخة- توجنين) فضلاً عن مناطق الاستخدامات التجارية المتداخلة مع استخدامات أخرى في توزيعها كتجارة التجزئة والجملة والموزعة على أنحاء العاصمة.

أما الاستخدامات الصناعية فهي محدودة وتتركز أغلبها حول منطقة المطار شرق العاصمة وبعض المناطق الصناعية بالقرب من منطقة الميناء جنوب غرب العاصمة (سيد قاسم، ١٩٩٠، ٢٢٨).

(ج) مناطق الاستخدامات السكنية:-

تشغل مناطق الاستخدامات السكنية مساحة كبيرة من مناطق استخدامات الأرض في نواكشوط، خاصة في مقاطعة "تفرغ زينة"، وتمثل الأحياء (الثاني والثالث والرابع) أهم الأحياء السكنية المخططة في المدينة الحديثة بينما تسود الأحياء السكنية المخططة والمتميزة في القطاع الشمالي من المدينة،حيث تسود فيها المباني الخرسانية ذات البناء المعماري المخطط بأنماطها المختلفة(نمط شقق الفاخرة في البنايات الخرسانية و الفيلات) ، و تتسع مناطق الاستخدامات السكنية من المساكن الخرسانية المبنية من طابق

واحد ،والمباني ذات الحوائط الخرسانية وأسقف الصفيح والزنك ، و تتوزع على الأحياء السكنية في أنحاء العاصمة باستثناء مناطق السكن الراقي، و تنتشر مناطق الاستخدامات السكنية غير المخطط والإسكان المتدني أو ما يعرف "بالكبات" وأحياء الانتظار في جنوب المدينة و إلى الشمال والغرب من لكصر وعلى طول امتداد طريق بوتلميت والى الجنوب الشرقي من مقاطعة الميناء وبعض أطراف مقاطعة السبخة وعلى شمال أطراف مقاطعة (تيارات) وفي الشرق حول أطراف مقاطعة توجنين .

(د)مناطق استخدامات النقل والمواصلات:-

تتنوع مناطق الاستخدامات الخاصة بالنقل والمواصلات تبعاً لأنماط النقل بين مناطق استخدامات النقل البرى وشبكة الطرق والشوارع وبين مناطق استخدامات النقل المائي والجوي (الميناء والمطار) ،وترتبط مناطق استخدامات النقل البرى بشبكة الطرق البرية داخل المدينة ومحطات النقل البري الموزعة على أنحاء العاصمة ، وتتفرع شبكة الطرق في محاورها الثلاثة الرئيسية(رصو / بوتلميت / أكجوجت) من متلقي طريق مدريد ،و تصل المحاور الأساسية المدينة بأنحاء الدولة وبقية الولايات الداخلية، بالإضافة إلى شبكات الطرق الداخلية وهى شبكة ضعيفة تعانى من عدم الكفاءة مع انقطاع وصول شبكة الطرق إلى أحياء الكبات – الكزرات(أحياء الانتظار) مما يعيق وصول الخدمات ومد المرافق إلى تلك الأحياء.

وتتنوع أنظمة النقل البري ووسائله بين النقل بالحافلات العامة والنقل بسيارات الأجرة، ويعتبر النوع الأول هاماً في استخدامات النقل لارتباطه بمناطق ومحطات النقل العمومي والتي تمثل مناطق استخدام النقل البري في العاصمة ،وقد بدأ القطاع العام للنقل البري الحضري نشاطه في العاصمة منذ ١٩٨٧ من محطات نقل تتفرع إما من مركز المدينة، أو من مقاطعة الميناء وأهم تلك المحطات (محطة المستشفي في وسط العاصمة، ومحطة سوق العاصمة / ومحطة مجمع الصحة / محطة سوق الميناء / ومحطة الرياض/ وعرفات الميناء) (محمد يحى ولد المامى، ١٩٩٩، ١١٢،١١١).

وتمثل كلاً من شوارع (جمال عبد الناصر) الممتد من الشمال الشرقي ماراً بالوسط إلى غرب المدينة وشارع (كيندي) الممتد من الشمال إلى الجنوب وشارع (أبو بكر بن عامر) في الشمال أهم الشوارع داخل المدينة والتي تتوزع بها مواقف النقل بالسيارات الخاصة وسيارات الأجرة أيضاً والتي تسلك خطوطاً معروفة (سوق العاصمة/الملعب الأولمبي/ودار النعيم) (سيد قاسم، ١٩٩٩، ٢٣٢).

و تمثل مناطق النقل البحري (الميناء)على الجانب الآخر ثانى أهم مناطق استخدمات النقل و المواصلات في نواكشوط ، وقد واجهت حكومة موريتانيا منذ الحصول على الاستقلال في إنشاء العاصمة نواكشوط صعوبات تتعلق بتوفير السلع والاحتياجات والتجهيزات التي تحتاجها العاصمة والدولة في طور

البناء والتنمية ، فظهرت الحاجة لضرورة إنشاء ميناء بحري بدلاً من الاعتمادا على الموانئ السنغالية وميناء انواذيو في أقصي الشمال الغربي ،وتضم نواكشوط حاليا ثلاثة موانيء (ميناء الصداقة و هو ميناء مستقل ،ميناء نواكشوط القديم، ميناء الصيد التقليدي).

وتقع الموانيء في الناحية الجنوبية الغربية من نواكشوط ، فيبعد ميناء الصداقة مسافة ١٥كم عن المدينة ،بينما يقع المرفأ أو ميناء نواكشوط القديم على بعد ٤كم من الشمال لميناء الصداقة ، بينما يبعد ١١كم عن المدينة، ويقع ميناء الصيد التقليدي أو سوق الصيادين إلي الشمال من الميناء القديم ، وتتكون هذه الموانئ باستثناء ميناء الصيد التقليدي من جزئيين جزء أرضي وجزء بحري ، وتشغل الخدمات والمرافق الملحقة بالميناء والمباني الإدارية والأمنية والمخازن المستودعات المساحة الأرضية، بينما تمثل الأرصفة الجزء البحري من الميناء والتي تختلف مساحتها تبعاً لكل ميناء.

وقد أنشأ ميناء نواكشوط القديم أو (المرفأ) عام ١٩٦٣ وتم الانتهاء من أعماله ودخوله مرحلة التشغيل منذ ١٩٦٦، ثم تم توسعتة و إدخال تحسينات عليه عام ١٩٧٣من أجل تصدير النحاس من "أكجوجت" ، حتى أصبح الميناء مؤهلاً لاستقبال السفن متوسطه الوزن بعد عام ١٩٧٧، و ضمت أعمال توسعتة خلال ١٩٧٧ إقامة بعض المنشآت والمرافق البرية والبحرية مثل زيادة عدد المراسي من ١ : ٣ ليضم الميناء حالياً (رصيفين لربط الميناء باليابس / وعدداً من المنشآت البرية الحديثة من المخازن والمستودعات والمكاتب الإدارية).

بينما أنشأ ميناء الصداقة عند ظهور الحاجة لتشييد ميناء في المياه العميقة، و قد بدأت به أعمال البناء منذ ١٩٧٧ وتم الانتهاء منها وبداية تشغيله منذ ١٩٨٧، وتضمن الميناء في بدايته إنجاز ٦٠٠م من الشاطئ وبناء محمي بكاسر الأمواج من الصخور متصل برصيف شبه موازي للشاطئ ، ثم تـم تنفيـذ منشآت برية وصلت أعداد المكاتب بها إلي ١٩ مكتباً إدارياً و ١٩ مكتباً جمركياً، وقد قامت مؤسسـة الميناء بتوسعة هذه المكاتب عام ١٩٨٩ بإنشاء مبني إشراف اداري للعاصـمة يضـم مكاتـب حكوميـة للإشراف الجمركي و التجاري ومركزا للمعلومات ووصل عدد المنشآت التابعة له إلي١٧ مكتباً، وأدخلت عليه إضافات خلال عام ٢٠٠٠ بإضافة مبني مستقل للإدارة الفنية والهيئات الرقابية يتكون من ٣٠ مكتباً ، و تضم منشآت ميناء الصداقة بذلك مجموعة المنشآت البحرية (رصيف شاطئ لكسر الأمواج يبلغ طوله ٥٨٥ متراً وعرضه ٤٥ متراً سطح مضاعف للحماية يبلغ طوله ٧٥٠ متراً وعرضه ١٣ متراً ، مرسى للبواخر والسفن يتسع الاستقبال ٣ سفن تتراوح حمولتها من ١٠ : ١٥ ألف طن وتصلح لاستقبال السـفن

العملاقة والحاويات، بالإضافة لإنشاء منارة بحرية للإرشاد المينائى) بينما ضمت المنشآت الأرضية (خزانين كبيرين و ساحة للحاويات) .

وتتعدد وظائف موانئ نواكشوط بين الموانئ التجارية وموانئ خدمة أنشطة للتعدين بالإضافة لميناء الصيد التقليدي، والذي تم إنشاؤه عام ١٩٦٦ وعرف بسوق الصيادين وبدأ تشغيله منذ ١٩٧٧، ويتكون هذا الميناء من منشآت أرضية تضم (مخازن / ومبان إدارية بينما وصل عدد المحال إلي٧٢ محلاً بعد عمليات التوسعة والتي تمت عام ١٩٩٨.

وقد دعمت شبكة النقل البري من دور الميناء وربطة بأنحاء المدينة فتم ربط الميناء عبر شبكة الطرق بالمناطق الداخلية للمدينة و بجنوب شرق الدولة وشمالها من خلال شبكة الطرق المعبدة بين نواكشوط / رصو، وبين نواكشوط / أكجوجت ،إلا أن المشكلة التي لا تزال قائمة هي صعوبات ربط الميناء بالمناطق الصناعية ومناطق المواد والخامات الأولية (محمدو ولد محمد الأمين، ٢٠٠٢، ١٩٨، ١٩٦، ١٩٧) .

(هـ) مناطق خدمات المجتمع المدني:

و تضم خدمات المجتمع المدني مناطق الاستخدامات التعليمية والصحية وخدمات العامة، وتتركز الخدمات التعليمية في شرق مقاطعة (تفرغ زينة) في المنطقة المعروفة بحي المدارس التي تضم عدداً من المدارس متعددة المراحل بالإضافة إلي عدد من المعاهد العليا والجامعة،بينما تتركز أهم مناطق الخدمات الصحية في غرب المدينة مثل المستشفي الوطني / ومستشفي الصباح ومستشفي للأمراض العصبية النفسية/ والمستشفي العسكري).

وتضم مناطق الخدمات الدينية والثقافية (المسجد الكبير والذي يعد أقدم المساجد التي نشأت منذ بداية تخطيط العاصمة ويقع بجوار مجمع الوزارات ،في حين يقع المسجد السعودي في وسط المدينة ،والمسجد المغربي في جنوب مقاطعة تفرغ زينة بالقرب من مقاطعة السبخة ، ويقع المسجد القطري في جنوب المدينة بالإضافة للمدارس القرآنية الملحقة بالعديد من المساجد الأخرى.

(و) مناطق الاستخدامات الزراعية:

يمثل الجزء الغربي من المدينة أهم مناطق الزراعة في المدينة ، و يقع ملاصقاً لمقاطعة (تفرغ زينة) في الشمال ومقاطعة (السبخة) في الجنوب بالإضافة إلي بعض المزارع في (توجنين) شرق المدينة، وهي مناطق زراعة خضروات وخاصة وأن العاصمة ليس لها ظهير زراعي ،ويواجه إنتاج تلك المزارع مشكلة نقص المياه مما يجعل إنتاجها غير كاف لاستهلاك سكان العاصمة.

(ى) مناطق الاستخدامات الأخرى:

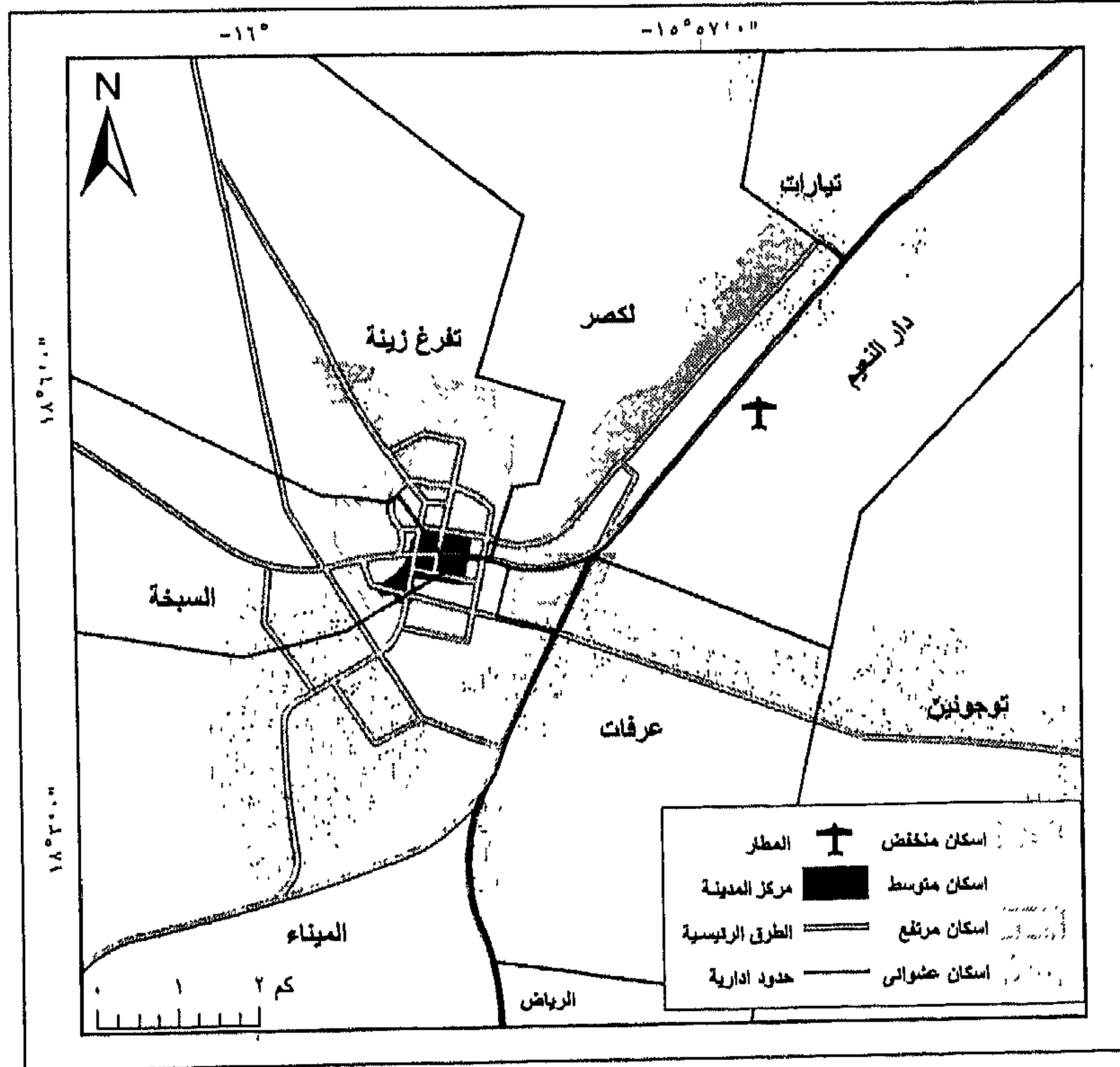
وتضم مناطق الاستخدامات الأخرى المناطق العسكرية والخدمات الفندقية والمدافن وتقع منـــاطق الاستخدامات العسكرية بالقرب من المنطقة الإدارية نحو الجنوب الشرقي منها.

بينما تقع مناطق الخدمات الفندقية السياحية في وسط المدينة مثل فندق (شنقيط / فنـــدق مرحبـــا) بالقرب من المنطقة الإدارية، في حين تقع بعض الفنادق الأخرى بالقرب من الشاطئ مثل فندق (الأحمدي) وفندق (الصباح). و تحتل مناطق المدافن مساحات مخصصة في جنوب شرق العاصـــمة علـــى طريـــق (نواكشوط / رصو) (سيد قاسم ، ١٩٩٠: ٢٣٢، ٢٣٣).

(٣): أنماط وخصائص السكن في نواكشوط:

تتنوع أنماط السكن في نواكشوط كغيرها من العواصم في غربي إفريقيا بين مناطق وأحياء السكن الراقي ومناطق الأحياء المتوسطة ومناطق السكن المنخفض والمتدني كما يتضح من شكل رقم (٧٤)

شكل رقم (٧٤) أنماط السكن في مدينة نواكشوط عام ٢٠٠٠



المصدر : المخطط التوجيهى للتهيئة الحضرية لمدينة نواكشوط ٢٠١٠-٢٠٢٠ وكالة التنمية الحضرية، نواكشوط، ٢٠٠٠.

و ارتبطت تلك الأحياء في ظهورها وزيادتها بالنمو الديموجرافي المتزايد، وقد باءت المحاولات الحكومية إزاء توفير أنماط السكن المتوسط والمنخفض بالفشل كما هو الحال في العديد من العواصم الأخرى ،فعلى الرغم من إنشاء الشركة الوطنية للبناء والتسيير العقاري في نواكشوط بهدف توفير مساكن اقتصادية لذوي الدخل المحدود والمتوسط و أخرى راقية لأصحاب الدخل المرتفع، إلا أنها فشلت في تحقيق أهدافها و اقتصر دورها على إنشاء ٣٠٠٠ وحدة سكنية في لكصر، عرفات ،وتفرع زينة و التي فاقت تكاليفها وقيم إيجارها المرتفعة قدرة ذوي الدخل المحدود والمتوسط (Theunynck, S., 1983 , 11).

وتنقسم أنماط المسكن من حيث مظهرها العام و نوعها بين المساكن والمنازل الثابتة و المساكن غير الثابتة و تضم كلاهما أنواعاً عديدة كما يوضح الجدول التالي:

جدول رقم(٣٦) التوزيع النسبي لأنماط المسكن في نواكشوط عام ١٩٧٠

نوع وطبيعة المسكن	نسبة%
(أ) مساكن ثابتة	٤٥.٣٢
*منازل وشقق	٤٥.٣
*أكـــواخ	٠.٠٢
(ب) مساكن غير ثابتة	٥٤.٦٨
* أكشاك خشبية	٢٠.٦
* خيـــــام	٣٤.٨

المصدر:محمد محمد زهرة: المستوطنات البشرية فى موريتانيا،الجمهورية الإسلامية الموريتانية، معهد البحوث و الدراسات العربية ، ١٩٧٨، ٨٠٣.

وكما يوضح الجدول رقم (٣٦) تشكل أنماط المساكن الثابتة و التي تضم المنازل والأكواخ بأشكالها المختلفة ٤٥.٣٢% في حين ترتفع نسبة المساكن غير الثابتة إلى ٥٤.٦٨% و قوامها الأساسى الأكشاك الخشبية والخيام بأنواعها (محمد زهرة، ١٩٨٧، ٨٠٣) ، وقد تزايدت نسبة سكان مدن الصفيح وسكان الخيام الكبات بعد عام ١٩٧٣ و أحداث الجفاف التي داهمت نطاق الساحل خلال عقد الثمانينات، وقد قامت الحكومة بالعديد من الجهود لمواجهة الاحتياجات السكنية وتلبية احتياجات السكان عن طريق توزيع مساحات من الأراضي وتقسيمها إلى قطع بشكل سريع وتمليكها لسكان الخيام ومدن الصفيح بعد ترحيلهم لمناطق في شمال وجنوب المدينة، ولكن لم تنجح جهود الدولة عن طريق تقسيم الأراضي في الحد من انتشار نمط السكن العشوائي وذلك لضعف المستوي الاقتصادي لهؤلاء السكان مما دفعهم لبيع

هذه القطع الممنوحة لهم بأسعار زهيدة وآلت ملكية تلك الأراضي لغير المستفيد الأصلي وعودة السكان الفقراء مرة أخري إلي مناطق "الكبات" وأحياء الانتظار طمعاً في الحصول على قطع أخرى (محمد يحى ولد المامي، ١٩٩٩: ١٠٠).

وتتنوع أنماط السكن حسب درجاتها ومستوياتها والتي ترتبط بأنواع وأنماط سكنية معينة كالتالي:

-أنماط السكن المرتفع:

و تقع في مناطق السكن الراقي ومناطق سكن ذوي الدخل المرتفع، ويغلب عليها نمط (الفيلات) ذات المباني الخرسانية والتي تخضع في تخطيطها لإشراف الدولة ، وتقتصر في سكناها على كبار موظفي الدولة والدبلوماسيين وكبار التجار،كما في الجزء الشمالي لشارع (جمال عبد الناصر) في (تفرغ زينة) والمعروف بالحي الدبلوماسي حيث تتركز أحياء السكن المرتفع والمساكن الراقية.

- أنماط السكن المتوسط:

وتوزع تلك الأنماط في أنحاء العاصمة خارج نطاق أحياء السكن الراقي، وتعتمد في بنائها بشكل أساسي على المباني الثابتة والخرسانية وأغلبها من طابق واحد وبعضها القليل متعدد الطوابق ،وعلى الرغم من اعتماداها على تجهيزات متوسطة التكاليف إلا أن بعض مبانيها ذات الحوائط الأسمنتية أسقفها من الصفيح أو الزنك.

-أنماط السكن المنخفض:

وتتمثل أغلبها في المساكن المؤقتة وغير الثابتة من المخيمات التي يطلق عليها (أحياء الانتظار)، ويتكون المسكن عادة من حجرة واحدة، ويستخدم القماش في مادة البناء في حالة (الخيام) والأخشاب أو الصفيح في الأكشاك أو الجمع بينهما، وتنتشر تلك الأنماط السكنية في جنوب شرق مباني مقاطعة " الميناء" وفي بعض أطراف مقاطعة " السبخة"و في شمال العاصمة في هوامش مقاطعة (تيارت) وشرقاً حول مقاطعة (توجنين) وأغلب سكان تلك المخيمات هم المتضررون من الجفاف (سيد قاسم، ١٩٩٠، ٢٢٨).

وتحاول الدولة الوقوف أمام مشكلة أنواع السكن العشوائي والمتدني وإزالة أحياء الانتظار والحد منها من خلال إعادة هيكلة مناطق الكبات وأحياء الانتظار المختلفة ، مع تحاشي الأخطاء السابقة لسد الباب أمام عمليات المضاربة العقارية، كما هو الحال في إعادة هيكلة منطقة" كبة الميناء" وأحياء الانتظار بها ضمن برنامج التنمية الحضرية والتي تقوم بتخطيط أحياء الانتظار في نواكشوط وانواذيبو ، من خلال برنامج يمتد لعشر سنوات لمواجهة مشكلات الإسكان المختلفة سواء من تدني نوعية بعضها حيث يسكن

أكثر من ربع سكان نواكشوط مساكن رديئة طبقا للمسح السكاني عام ١٩٩٨، أو مواجهة مشكلات قصور وعجز الوحدات السكنية في ظل تزايد الطلب على السكن نتيجة النمو السكاني و التي بلغ حجم العجز في الوحدات المطلوبة أكثر من ٧٣٠٠ على الدولة توفيرها سنوياً. (محمدو ولد محمد الأمين، ٢٠٠٢، ١٣٦).

خلصت دراسة التركيب الداخلي لبعض عواصم غربي إفريقيا ، إلى أن هذه النماذج على الـرغم من تباين المؤثرات التي تعرضت لها إلا أنها تمثل جميعها حلقات الوصل بين التقاليد الإفريقية الوطنية و بين التأثيرات الحضارية الغربية ، كما تعكس نواكشوط كنموذج للمدن حديثة النشأة ازدواجيـة حضـرية متناقضة كغيرها من مدن إفريقيا و العالم النامى والتي تتجاور فيها المناطق المخططة الرسمية و الأحياء الفقيرة المتدهورة و المجتمعات العشوائية .

وأوضحت الدراسة تباين أشكال النمو العمراني و تنوعها بين النماذج التي تمت دراسـتها مثـل النمط الاشعاعى مثل أكرا والذي فرضته طبيعة الموقع الساحلي و صورة شبكة النقل والتي ساعدت على سرعة النمو العمراني ، بينما وجهت الخصائص الموضعية لمدينة نواكشوط نموها الاشعاعى و حدت من الامتداد العمراني باتجاه الشرق هربا من الكثبان الرملية المتحركة ،و في المقابل اتبعت دكار نموا عمرانيا متلاحما فاتصلت بالنوايات الهامشية خلال مراحل نموها المتتالية والتي ساعدت عمليات التهجير و الطرد القسرى على تزايد أعدادها و سرعة التحامها مع كتلة المدينة .

كما تبين من الدراسه أن امتدادات المدن العواصم و هوامشها الحضرية ارتبطت بمناطق الأحياء الفقيرة منذ نشأتها مما يجعلها تمثل بؤر تفشى الفقر والمرض والجريمة ، ونطاقات الخطورة و المعانـاه التي تتزايد بها المشكلات داخل المدن العواصم .

الفصل السادس
مشكلات العواصم في غربي إفريقيا واستراتيجيات حلها

أولاً: مشكلات و مخاطر تواجه عواصم غربي إفريقيا:

١. المشكلات الديموجرافية (تداعيات النمو الحضري السريع)
٢. التمدد الحضريURBAN SPRAWL و الإسكان غير الرسمي
٣. مشكلات الإمداد بمرافق وخدمات البنية الأساسية
٤. المشكلات البيئية
٥. المشكلات الصحية في عواصم غربي إفريقيا
٦. مشكلات أخرى
   أ. مشكلات التعليم
   ب. نقص خدمات الرعاية الصحية
   ج. مشكلات استخدام الأرض

ثانياً:- التخطيط الحضري والتنمية المستدامة لعواصم غربي إفريقيا

الفصل السادس

مشكلات العواصم في غربي إفريقيا و استراتيجيات حلها

أولاً: مشكلات و مخاطر تواجه عواصم غربي إفريقيا:

ترتبط المدن العواصم بمستويات متفاوتة من أنماط الحياة الحضرية وظروف البيئة الطبيعية، وإن كانت تتفق فيما بينها في سيادة أحد أهم ملامح العمران الحضري، وهو التحضر السريع Over Urbanization وما يرتبط به من سيادة الهيمنة الحضرية Urban Primacy، مما يزيد من معانتها من العديد من المشكلات المرتبطة بالتراكم الحضري الكبير والنمو العمراني السريع ، الناجم عن استمرار ارتفاع معدلات النزوح نحو المدن العواصم والتي لم يحد تدهور البيئة الحضرية و تراجع نوعية الحياة في المدن الكبرى منها .

و تختلف الأسباب المرتبطة بنوعية المشكلات التي تعانى منها العواصم في غربي إفريقيا بين الأسباب البشرية و الطبيعية ، فضلا عما يعانيه اقتصاد دولها من هشاشه لاعتماده على مصادر دخل أحاديه، تنحصر أغلبها في التجارة أو تصنيع المواد الخام، فعلى الرغم من أن العديد من الدول قد سعت إلى الاتجاه نحو التصنيع عقب الحصول على استقلالها إلا أنها لم تحقق إلا تقدماً طفيفاً لا يمكن وصفه باقتصاد مدني يعتمد على الصناعة، بل يسيطرعليها قطاع الاقتصاد غير الرسمي informal sector بصورة تفوق في بعض الأحيان قطاع الأعمال الرسمي formal sector من حيث عدد العمالة أو مصدر الدخل لكثير من السكان ، حتى أصبحت الثنائية الاقتصادية Economic Dualism أحد سمات اقتصاد تلك المدن، كما فشلت تلك الدول في ظل ما تعانيه من غياب السياسات التخطيطية وسوء الإداره و قلة رأس المال المحلى و الحروب و الصراعات الأهلية التي تهدد استقرارها في جذب الاستثمارات ، وانعكست تلك الظروف على تدنى العديد من مؤشرات الأداء الاقتصادي والاجتماعي و تفاقم مشكلات البيئة الحضرية و نقص و عجز أداء العديد من الخدمات و تدنيها إن وجدت (Rakodi, C., 2004 ,3) .

(١) المشكلات الديموجرافية (تداعيات النمو الحضري السريع)

(أ)ارتباط تسارع النمو الحضري بالفقر الحضري

تواجه المدن العواصم في غربي إفريقيا العديد من المشكلات التي يعد النمو الحضري السريع أهمها على الإطلاق لما له من تداعيات سلبية خاصة مع انتشار الفساد الحكومي و سوء الأداء ونقص الإنتاجية ، و على الرغم مما تشكله تلك المخاطر من تهديدات للعواصم بشكل عام ، إلا أن الصورة تبدو

أكثر قتامة و سوءاً في مجموعة المدن التي تواجه دولها صراعات و عدم استقرار في أنظمة الحكم أو تلك التي تواجه كوارثاً طبيعية ترفع من معدلات نموها، و تؤكد العديد من نماذج عواصم غربي إفريقيا السريعة النمو على دور النمو الحضري السريع فيما تواجهه من مشكلات ترتبط في معظمها بالفقر الحضري ، فقد ساهمت قسوة الظروف الطبيعية التي واجهتها عواصم غربي إفريقيا في نطاق الساحل السوداني و التي شهدت أسوا فترات الجفاف التي تزامنت مع فترة الكساد الاقتصادي خلال عقد الثمانينات في دفع تيارات النازحين و المهاجرين الفارين من المناطق الريفية صوب العاصمة بحثاً عن فرص العيش، مما تسبب في ارتفاع معدلات النمو الحضري لسكان تلك العواصم كما هو الحال في" بماكو"، فقد ارتفع بها حجم السكان الفقراء و ذوى الدخل المنخفض إلى ٢٥٠.٠٠٠من جملة سكانها ٥٠٠.٠٠٠ نسمه عام ١٩٨٠ أى ٥٠% من السكان نتيجة لظروف الفقر و الكساد الاقتصادي .

و تسببت عودة أعداد كبيرة من العمالة المهاجرة إلى موطنها ، في ارتفاع معدلات النمو الحضري كما في بعض العواصم مثل واجادوجو ، فارتفع معدل النمو الحضري للعاصمة واجادوجو بعد أن استقبلت النسبة الأكبر من العمالة العائدة من كوديفوارإلى بوركينا فاسو ،و بلغ معدل نموها الحضري أقصاه ليقترب من ١٠%خلال الفترة من ١٩٧٦إلى١٩٨٣، بعد أن ظل يقترب من ٧% خلال الخمس عشرة سنه التالية للاستقلال ، مما ضاعف من حدة الفقر خاصة مع انخفاض معدل الدخل الوطنى إلى أدناه ليصل إلى١.١% خلال عام١٩٨٠(Dietz, T.& Zaal, F., 2002,13,15) .

وأكدت دراسة البنك الدولي في أكرا عام ١٩٩٢ ، انخفاض متوسط دخل الفرد في اليوم لنحو٩٥% من سكان أكرا الكبرى إلى أقل من ٤ دولار نتيجة طول فترة الكساد الإقتصادي ، والتي بلغت ذروتها في الفترة من عام ١٩٧٤ –١٩٨٣ ، ، في حين وقفت العديد من العوامل وراء استمرار تسارع معدلات نموها لتصل لنحو ٧.٣ خلال الفترة ١٩٩٠–١٩٩٥ ليظل نحو ٤٣% من سكانها يعانى من الوقوع تحت خط الفقر الحضري ، وهو الأمر الذي تعانى منه العديد من دول غربي إفريقيا و إفريقيا جنوب الصحراء (Sarpei , A., 1994, 9).

وكما اتضح فإن النمو السكاني و الحضري السريع يرتبط بانتشار الفقر في دول و مدن غربى القارة، و يعد فقر الحضر أخطر أنواع الفقر و أشدها قسوة على الرغم من انخفاض نسبة فقراء الحضر مقارنة بفقراء الأرياف ، و يرجع ذلك لارتباط الفقر الحضري بمظاهر و مشكلات عديدة ، والأهم من ذلك ما يتميز به الفقر الحضري من سرعة انتشاره مواكباً لسرعة النمو الحضري، و يؤدى فقر الأرياف و تحيز الحكومات لتركيز المشروعات التنموية الكبرى في المدن الرئيسية و العواصم إلى المزيد من تيارات الهجرة و نزوح الفقراء من الريف صوب المدن ، فيتحضر الفقر و ينعكس ذلك في نقص حاد في

الخدمات و فرص العمل و في حالات كثيرة عدم وجودها أصلاً" كما في الهوامش والمناطق العشوائية (عزيزة بدر، ١٩٩٧،٥١٧،٥١٣) .

وتقع معظم دول غربي إفريقيا ضمن أفقر دول إفريقيا، و تعكس المؤشرات المرتبطة بالفقر الحضري في بعض عواصم غربي إفريقيا مدى معاناة سكان تلك العواصم من الفقر و تداعياته بصورة كبيرة كما يتضح من الجدول التالي .

جدول رقم (٣٧)بعض المؤشرات الدالة على الفقر الحضري

في بعض عواصم غربي إفريقيا سنة ١٩٩٨

العاصمة	الأسر تحت خط الفقر القومي %	العاملون بالقطاع غير الرسمي %	معدل البطالة %
بنجويل	٤٠	–	–
دكار	٣٨	٥٣	–
لومى	٢٠	–	١٢.٩
نيامى	–	٥١	٣٥
واجادوجو	٣٢	٦٠	١٦.٢
بورتنوفو	٢٢	٩٢.٨	–
نواكشوط	٢٥	٦٠	٢٨.٥
كوناكرى	٧٧	٧١	٢٢
بماكو	٣٦.٢	٨٣	٢٠
ياموسكرو	–	٢٥	١٤.٨

المصدر بالاعتمادا على:

Un Habitat: global Urban Indicators, Version 2 Urban Indicator Qualitative data, United nation, 1998.

و يتضح من الجدول (٣٧) ارتفاع نسب الأسر تحت خط الفقر في العديد من العواصم ، فيقع أكثر من ٥٠% من السكان تحت خط الفقر في عاصمة واحدة هى "كوناكرى و التى وصل فيها نسبة السكان تحت خط الفقر إلى ٧٧ % ، و تتعدد العواصم التي تتراوح نسبة السكان فيها تحت خط الفقر بين ٢٥: ٥٠% في(دكار،نواكشوط ، بنجويل ،واجادوجو، بماكو) ، و تنخفض نسبة السكان تحت خط الفقر عن ٢٥ % في (بورتنوفوو لومى) ، و ترتبط العديد من المشكلات بالعواصم التي ترتفع بها نسبة السكان تحت خط الفقر، كما اتضح من مؤشرات الجدول رقم (٣٧) حيث ترتفع نسبة العاملين بالقطاع غير الرسمى في هذه العواصم فتصل إلى ٧١% في كوناكرى و ٨٣ % في بماكو، كما تصل معدلات البطالة بها إلى ٢٠ %. وكما تتفاوت نسبة الفقراء بين المدن تتفاوت بين الأحياء داخل المدينة الواحدة، وترتبط نسب الفقر الحضري المرتفعة بالأحياء الفقيرة في المدن الكبرى و العواصم، كما في منطقة نواة أكرا القديمة في

مناطق "جيمس تاون، جا" و التي ترتفع بها نسبه الأسر تحت خط الفقرلتصل إلى ٤٨% ، فلم يتم إدراج هذه المناطق ضمن أي من مخططات المدينة الحكومية فتعانى من أشد حالات التدهور Sarpei , A., (1994 , 11).

(ب) ارتفاع معدلات البطالة

تعانى معظم عواصم غربي إفريقيا من ارتفاع معدلات البطالة ، وتتأثر فئات السكان بشكل عام بانخفاض مستوى المعيشية وارتفاع معدلات الفقر الحضري ، غير أن أبرز الفئات المتضررة من حدة الفقر هى فئات السكان في سن العمل ، حيث تقترن معدلات البطالة المرتفعة بزيادة معدلات الفقر داخل المدن و زيادة أعداد الملتحقين بقطاع الأعمال غير الرسميه ، وقد ساهمت الكوارث الطبيعية مثل فترات الجفاف في زيادة مشكلة البطالة داخل عواصم غربي إفريقيا ، فقد وصلت معدلات البطالة عام ١٩٩٨على سبيل المثال في نواكشوط كما اتضح من جدول (٣٧) إلى ٢٨ % بعد تزايد تيارت الهجرة مع نوبات الجفاف المتلاحقة ،بينما وقف الركود الاقتصادي الذي عانت منه أكرا في الفترة من ١٩٧٥ وحتى عام ١٩٩٥ وراء تزايد نسبه البطالة وأعداد الملتحقين بقطاع الأعمال غير الرسمية في المدينة ، فقد أظهرت البيانات الإحصائية لعام ١٩٧٥ انخفاض نسبة العمالة النشطة في أكرا المتروبوليتانية ووصوله إلى٢٠% ، ثم عرفت غانا أعلى معدل للبطالة عام ١٩٧٧ ،و سجل مكتب العمل في أكرا ١.١٦٢.٠٠٠ طلب للحصول على فرصة عمل على مستوى الدولة ، بينما وصل معدل البطالة في أكرا وحدها إلى ٨٤% ، ثم شهدت معدلات البطالة في أكرا تحسناً نسبياً في عام ١٩٨٤ وانخفضت نسبة البطالة ٣٥% من إجمالي قوة العمل إلى أن انخفض حجم البطالة عام١٩٩٠ حتى١١.٠٠٠ نسمه(Sarpei , A., 1994:, 11,13) .

و تساهم زيادة معدلات الهجرة في زيادة مشكلة البطالة الموجودة بالفعل داخل العواصم ، ومن المفترض نظرياً أن يواجه هؤلاء المهاجرين للعواصم صعوبات كثيرة في الحصول على فرصة عمل في ظل الأعباء التي يعانى منها قطاع العمالة بالفعل ، ولكن الدراسات التفصيلية لبعض عواصم غربي إفريقيا الفرانكوفونية على سبيل المثال ، قد أظهرت وقوف المهاجرون وراء ارتفاع معدلات البطالة و ارتفاع نسبة الملتحقين بقطاع الأعمال غير الرسمي داخل العواصم ، لقبولهم لنوعية الأعمال التي لا يرغب فيها سكان المدينة من غير المهاجرين لانخفاض العائد منها و تدنى نوعيتها، فتدفع الحاجة الشديدة لدى المهاجرون لتوفير مصدر للدخل فور وصولهم للمدينة إلى قبول تلك الأعمال ، و يرجع ذلك لأحد خصائص المهاجرين الانتقائية من انخفاض مستويات التعليم بين المهاجرين وارتفاع نسبة العاطلين الفارين

للمدينة بحثاً عن فرص للمعيشة ، و يوضح الجدول التالي رقم(٣٨) معدلات البطالة بين المهاجرين و غير المهاجرين في بعض العواصم في غربي إفريقيا مقارنة بالمدن الأخرى .

جدول رقم (٣٨) معدلات البطالة في بعض العواصم مقارنه بالمدن الأخرى في الفئة العمرية فوق+١٥سنه عام ١٩٩٣

الدولة	المدن	معدل بطالةالمهاجرين %	معدل بطالةغيرالمهاجرين %
بوركينا فاسو	واجادوجو	١١.٥	٢٥.٣
	المدن الأخرى	١٠.١	١٣.٩
كوديفوار	أبيدجان	٢٥.١	٥١.٥
	المدن الأخرى	١٥.٩	٢٠.٦
غينيا	كوناكرى	٢٦.٥	٢٨.٢
	المدن الأخرى	٦.٣	٤.٢
مالي	بماكو	١٥.٥	٣٠.١
	المدن الأخرى	٢٣.٤	٣٣
النيجر	نيامى	١٨.٥	٣٨.٨
	المدن الأخرى	١٣.٢	١٨.٥
السنغال	دكار	٢١.٤	٣٢.٣
	المدن الأخرى	١٣.٣	١٩.١

المصدر :

Beauchemin, C. & Bocquier, P., "Migration and Urbanization in Francophone West Africa: An Overview of the Recent Empirical Evidence." *Urban Studies* 41, No. 11 (2004),14

ويتضح من الجدول رقم (٣٨) ارتفاع معدلات البطالة في المدن العواصم في غربي إفريقيا بين المهاجرين وغيرهم مقارنة بالمدن الأخرى في دول غربي إفريقيا، فوصل المعدل العام للبطالة في دكار على سبيل المثال ٢٧% مقارنة بالمعدل العام للبطالة على مستوى المدن الأخرى والذي وصل متوسطه إلى ١٦% في نفس العام ،و تكرر نفس الصورة في نيامى فقد تجاوز متوسط معدل البطالة في المدينة و الذي وصل ٢٨% عام ١٩٩٣ متوسط معدل البطالة على مستوى المدن الأخرى في نفس العام و الذي وصل١٦% ، بينما ارتفعت نسبه العاملين من المهاجرين مقارنة بغير المهاجرين داخل نفس المدينة العاصمة بشكل عام فكما اتضح من جدول (٣٨) سجلت كل من (واجادوجو ،بماكو ، ابيدجان، نيامى) أدنى نسبة للبطالة بين المهاجرين عام ١٩٩٣، في حين وصلت معدلات البطالة أقصاها بين غير المهاجرين في "أبيدجان، واجادوجو، نيامى" ضعف نسبة البطالة بين المهاجرين(Beauchemin, C& Bocquier, P., 2004,14).

(ج) نمو قطاع الأعمال غير الرسمي

يعانى قطاع سوق العمل الرسمي الإفريقى من عجزه عن استيعاب أكثر من ٢٥% من إجمالي المعروض من حملة المؤهلات و الخريجين ، و هو الأمر الذي أدى إلى تراجع نسب الملتحقين بالتعليم لعجز الحكومات عن توفير وظائف لهم، كما يعانى القطاع الخاص في نفس الوقت من مشكلات الركود نتيجة قلة الضمانات المتاحة في نظام العمل بالتعاقد، ونتيجة لذلك ارتفعت نسب الملتحقين بقطاع الأعمال غير الرسمي ، وارتفعت معدلات البطالة لتصبح من أهم السمات المميزه لعواصم غربي إفريقيا، مع تضاءل فرص الحصول على وظائف قطاع الأعمال الرسمية والذي يمثل أفضل فرص العمل، فلا يستوعب قطاع الأعمال الرسمية في دكارعام ٢٠٠٠ إلا نحو ٣٥% من العمالة الاقتصادية ، و في المقابل تتمثل الازدواجية الاقتصادية في سيطرة قطاع الأعمال غير الرسمي على النصيب الأكبر من الوظائف في دكار و الذي يتجاوز نحو ٦٥%.

وتلتحق نحو نصف قوة العمل الإفريقى عام٢٠٠٠ بقطاع وأنشطة الأعمال غير الرسمية informal sector ، و التي تمثل في المتوسط ٦٣% من قطاع العمل بشكل عام، في حين ترتفع تلك النسبة في بعض عواصم غربي إفريقيا، فقد وصلت في أبيدجان إلى ٦٥% من الملتحقين بقطاع الأعمال غير الرسمية و نحو ٦٠% في واجادوجو ، في حين ارتفعت النسبة في لاجوس إلى ٦٩% ، ووصلت في بماكو إلى ٨٣%، ويشير هذا إلى اعتمادا الاقتصاد الحضري في تلك المدن على قطاع الأعمال غير الرسمي (Rakodi, C., 2004,15).

و يسيطر المهاجرون و النازحون إلي العواصم على وظائف قطاع الأعمال غير الرسمية كماسبق الايضاح ، فترتفع نسبة العاملين من المهاجرين بقطاع الاعمال غير الرسمى كما هو الحال في بماكو و دكار ،يوضح الجدول التالي رقم (٣٩) نسبة الالتحاق بقطاع الأعمال غير الرسمية في بماكو ودكار.

جدول رقم (٣٩) نسبة الالتحاق بقطاع الأعمال غير الرسمية في كل من دكار و بماكو

في بعض الفئات العمرية

الفئات العمرية	الملتحقون بالقطاع غير الرسمي في دكار% ١٩٨٩		الملتحقون بالقطاع غير الرسمي في بماكو% ١٩٩٢	
	المهاجرون %	غير المهاجرين %	المهاجرون %	غير المهاجرين%
من ٢٥ -٣٤	٦٦.٤	٦٣.٤	٦٦.٧	٧٢.١
من ٣٥ - ٤٤	٤٢.٦	٣١.٨	٥٣.٩	٣٨.٧
من ٤٥ -٥٤	٥٠	٢٨.٨	٦٦	٢٦.٤

المصدر:

Beauchemin, C. & Bocquier, P., "Migration and Urbanization in Francophone West Africa: An Overview of the Recent Empirical Evidence." *Urban Studies* 41. No. 11 (2004). 14

و يتضح من خلال الجدول السابق سيطرة المهاجرين على شغل وظائف قطاع الأعمال غير الرسمية خاصة في الفئات العمرية العليا ٤٥-٥٤ سنه في بماكو والتي وصلت نسبة المهاجرين الملتحقين بالأعمال غير الرسمية إلى ٦٦% في مقابل ٢٦% من غير المهاجرين ، في حين يقل الفارق بين المهاجرين و غيرهم في الفئات الدنيا فتصل النسبة في دكار إلى ٦٦.٤%من المهاجرين في مقابل ٦٣.٤% ، و يرجع ذلك لتأثير الحالة التعليمية ومستواها في الحصول على نوعية العمل مما يرفع المنافسة بين المهاجرين و غيرهم في مجال الأعمال التي تتطلب الحصول على مؤهل ،على عكس الأعمال غير الرسمية التي لا يمثل مستوى التعلم فيها ميزه نسبية(Beauchemin, C.& Bocquier, P., 2004, 14) .

و يتركز وجود أنشطة القطاع غير الرسمي من الأعمال في الأحياء الفقيرة من المدن الكبرى و العواصم ، فتشير إحدى دراسات البنك الدولى والتي تم إجراؤها بالعينة في كوناكرى عام ٢٠٠٤ ، إلى تركز أغلب أنشطة القطاع غير الرسمي في أحياء الفقراء في المقاطعة الشرقية (راماتا Ramata /ماتوتوMatoto)، فأظهرت الدراسة ارتفاع نسبة الملتحقين بقطاع الأعمال غير الرسمى إلى ٨٣ % ، و تمثل المرأة المعيلة قطاعاً كبيراً من العاملين في قطاع الأعمال غير الرسمية في أحياء الفقراء في كوناكرى، فتصل نسبة العاملات بأعمال الخدمة في المنازل و البيع المتجول إلى ٧٠%، بينما تلتحق نحو ٨% منهن بأكثر من عمل ، و يعد الذكور أفضل حالاً في أحياء الفقراء في كوناكرى مقارنة بالإناث على الرغم من الصعوبات التي تواجههم فيعمل ٤٠% منهم بأعمال الخدمة بالمنازل ونحو ١٦% بأعمال البناء و الإنشاء و نحو ١٧%في البيع بالتجزئة بينما يلتحق ٧% من العاملين بأكثر من وظيفة، بينما يلتحق نحو ٢٠% من الذكور بأعمال ثابتة من حيث الدخل في قطاع الأعمال الرسمية ، وتتركز مناطق أعمالهم في وسط المدينة وإن كانت دخولهم منخفضة (SSATP, 2004,25).

(٢)مشكلات النمو العمراني و غياب التخطيط الحضري :

(أ) التمدد الحضري و الإسكان غير الرسمي:

تعتبر ظاهرة التمدد الحضري Urban Sprawl واتساع المدن نحو الأطراف على حساب الأراضي الزراعية و التي تسبب فيها النمو الحضري و ساعد عليها التطور الذي شهدته وسائل النقل و المواصلات أحد سمات المدن في العالم النامي و المتقدم على السواء ، و تتزايد تلك الأطراف و الهوامش بسرعة تفوق باقي أجزاء المدينة (فتحى أبو عيانه ، ٢٠٠٥،٢٦٣)(كما فى واجادوجو راجع ملحق رقم (٨))،وتقف العديد من العوامل وراء تلك الظاهرة مثل العوامل المتعلقة بأسعار الأراضي في المدينة و طريقة حيازتها و الحصول عليها، كما تلعب الهجرة دوراً حيوياً في النمو الديموجرافي و تؤثر على

الهرم السكاني للمدينة فإن تأثيرها يمتد إلى التأثير على النمو العمراني للمدينة و امتداد الرقعة الحضرية للمدينة ، فغالباً ما يجنح المهاجرون في كل العالم إلى الاستقرار في الهوامش و الأطراف وخلق المناطق العشوائية حول المدينة في مناطق المستنقعات و مناطق مجارى المياه و في مناطق الأراضي حول المصانع حيث الأراضي منخفضة الأسعار ، وبالطبع تفتقرهذه المناطق للخدمات ، وكما أنها أكثر المناطق عرضة للمخاطر الصحية والاجتماعية ،وتسعى الحكومات لعدم إدراج تلك المناطق ضمن خطتها الحكومية سعياً وراء منع السكان من التعدي عليها والاستقرار بها فغالباً ما تكون تلك الأراضي تابعة لملكية الدولة(Racodia,C., 2004;17).

و تمثل المناطق العشوائية في أطراف المدن نقاط الوصول الأولى للمهاجرين و النازحين من و نحو العواصم كما في" نيامى" ، حيث تنتشر و تتركز أغلب المحلات غير الرسمية و غير القانونية ومستعمرات وضع اليد في الوحدة الإدارية الثالثة ، وتمثل مناطق (Gaweye, Kenndy bridge Krikissoy,) نقطة الوصول الأولى للسكان النازحين ، كما تعانى منطقة(Grande Zarama في الجزء الغربي من Karadje) من غياب كامل للخدمات وكثافة سكانية عالية ، في حين تمثل منطقة السكن غير الرسمي في Bana-Bara في الجزء الجنوبى من الوحدة الإدارية الثالثة أسوأ المناطق غير الرسمية في الأحياء الواقعة إلى جنوب Gaweye Krikissoy والتي تعانى من أخطار الفيضان (Artuso, M., 2004, 31).

كما تعتبر منطقة جراند يووف Grand yoff في دكار، من أهم الامتدادت الحضرية للمدينة و التي ارتبطت بظهور المناطق العشوائية ومدن الصفيح ، وقد نمت الأحياء العشوائية بجوارمناطق الاسكان الرسمى التقليدية التابعة لملكيات الأفراد و مناطق الإسكان المخطط الحكومية بعد أن استوطنها أصحاب الحرف والأعمال المستقلة بدلاً من اللجوء لمناطق إعادة التوطين في بكين أو جيدواى Guediawaye ، كما تزايدت أعداد النازحين و المطرودين من (دكار) الكبرى نحو (جراند يووف) خاصة من(المنطقة المركزية – و الهضبة –المدينا –HLM و SICAP) ، فقد تضخمت مشكلة تلك المنطقة نتيجة زيادة مشكلات الإسكان بصفة عامة في (دكار) مثل مشكلة ارتفاع الإيجارات في المنطقة المركزية على وجه الخصوص و تزايد عمليات المضاربة العقارية الفردية التي بلغت ذروتها في ١٩٧٥ ، و قيام السكان من أصحاب الأراضي في جراند يووف ببناء وامتلاك أكثر من عقار من أجل إيجاره ، مما جعل المنطقة تتردى في أسوء حالات العشوائية و التدهور، وزاد ذلك من عبء الضغط على المرافق والخدمات والمنشآت المحدودة من المدارس والأسواق وشبكة نقل التي كانت تتركز في المنطقة المخططة لتغطي

المناطق الحكومية المخططة في Niayes ، ووقع عليها فعلياً عبء تغطية احتياجات كل الضاحية وغيرها من المناطق العشوائية ، وعليه فإن جراند يووف تعتبر نتاجاً للسياسة الحضرية السلبية في (دكار) والتي أخفقت فيها عمليات الفصل والعزل في حل مشكلة الأحياء المتدهورة ومدن الصفيح لغياب التوزيع العادل للخدمات والمرافق فأصبحت أغلب مناطق إعادة التوطين بها مدن صفيح جديدة وأحياء متدهورة ،لا تمثل الأجزاء المخططة الحكومية بها إلا جزءاً ضئيلاً، و قد دفع ذلك الحكومة في ١٩٧٥ من خلال الهيئة التخطيطية للمدينة للتدخل بإزالة المساكن غير المرخصة بعد أن وصلت جراند يووف إلى ٤٠٠.٠٠٠ نسمة حتى ١٩٧٥ (Ndione, E., 1985, 1,10) .

- و يرتبط التمدد الحضري Urban Sprawl بسيادة أنماط الإسكان غير الرسمي وتقف العديد من العوامل وراء تلك الظاهرة مثل العوامل المتعلقة بالسياسات الحكومية لقطاع الإسكان ، وتتفق معظم المناطق العشوائية في المدن والعواصم في غربي إفريقيا في تدني نوعية الحياة و سيطرة ظاهرة الإسكان غير الرسمي بأنواعه المتعددة ،حيث ترتفع نسبة الإسكان غير الرسمي في كثير من المدن والعواصم في مقابل انخفاض نسبة الإسكان الرسمي ، و قد ركزت الحكومات جهودها في معالجة مشكلة الإسكان عن طريق استبدال المساكن غير الرسمية والمتدنية بأخرى مخططة تابعة للجهات الحكومية خاصة وأن تلك المناطق العشوائية تركزت حول مداخل العواصم وحول أطرافها(Racodia,C., 2004,19).

و قد اتبعت الحكومات منذ الاستقلال سياسات أكثر صرامة في مواجهة الإسكان المتدهور و العمل على إزالة الأشكال غير اللائقة من أنماط الأحياء العشوائية و المتدهورة في العواصم و التي تعتبر عنواناً للدولة و محط أنظار الوافدين ومكان استقرار الرؤساء و الوزراء و رجال الدولة و صفوة المجتمع، و قد ظهرت مشكلة التعامل مع المناطق المتدهورة و إزالتها بصورة أوضح في مناطق نفوذ الاستعمار البريطاني السابق والذي خصصت فيه المنطقة المركزية أوقلب المدينة للمحليين في حين استقرالأوربيون على الهوامش والأطراف،فأصبح قلب المدن يمثل أهم مناطق الأحياء المتدهورة بعد الاستقلال ، وواجهت الحكومات صعاباً عديدة في محاولة تطوير تلك الأحياء والتي تعود معظم ملكيات الأراضي والمنشآت بها للملكية التقليدية و العشائرية، كما حدث في محاولة تطوير المنطقة الوسطى في لاجوس و منطقة نواة المدينة القديمة في أكرا (Peil, M., 1976,157).

وقد تبنت بعض من دول الاستعمار الفرنسي السابق مثل السنغال تطبيق سياسة الإخلاء والطرد لسكان الطبقة الدنيا والطبقة المتوسطة من المنطقة المركزية ومنطقة وسط المدينة في دكار ،كما أزالت السلطات الاستعمارية المناطق المتدنية داخل المدينة ، و قد أدت تلك السياسة إلى اتجاه السكان نحو

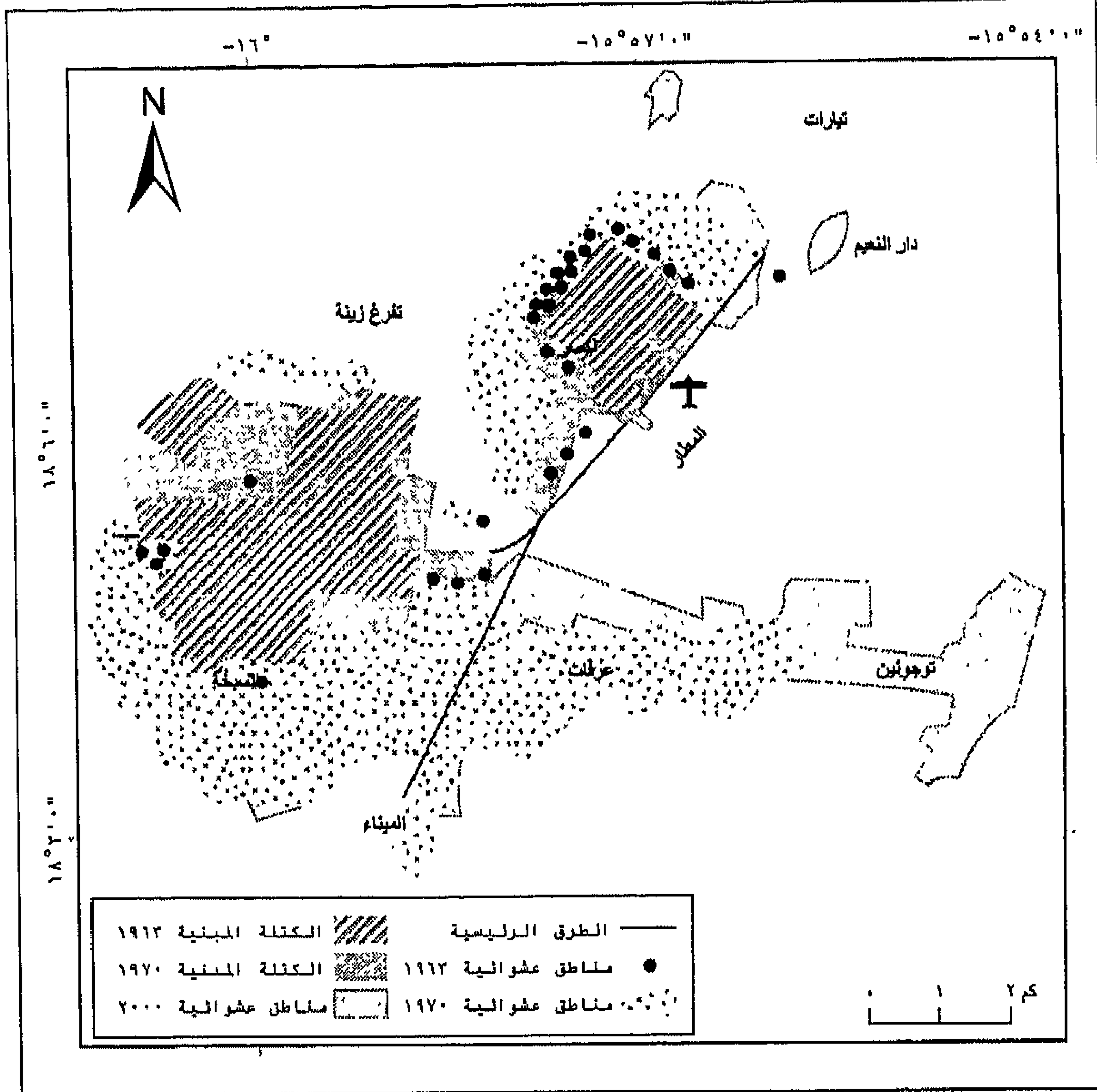
الاستقرار حول هوامش المدينة دون الانتظار لتدخل الحكومة لتوفير مساكن أو مشاريع إعادة توطين ، فاتجهت مجموعة من الأسر المهددة بالطرد لشراء قطع من الأراضي المقسمة في قطاع potte-d'oie عام ١٩٥٢ ، وعرفت مناطق تلك الهوامش الحضرية بـــ(Niayes) حتى عام ١٩٦١- ١٩٦٢ حين تم إزالة البيئات غير الصحية وإخلاء مدن الصفيح ونقلها إلى المناطق المقسمة المخططة في(Niayes). (Ndione, E., 1983,1,3) .

كما تعد (بكين) والتي تبعد ١٣كم عن دكار المدينة في اتجاه الشمال الشرقي أبرز التجارب في هذا المجال ، فقد مرت (بكين) بعدة مراحل تكوين أولها عام ١٩٥٢ وهى (بكين) القديمة وتضم (كامبرين/ثياورى/يامبل) ثم (بكين المدينة الحديثة) من ١٩٦٠-١٩٦٧ ثم أخيراً (بكين) حديثة التقسيم راجع شكل رقم (٦٣)، فعلى الرغم من سعى الدولة لإيجاد مناطق سكنية مخططة إلا أن سوء الإدارة والفشل الحكومي في التخطيط وقف وراء المشكلات العديدة التي واجهت (بكين) ، فتم تجهيزها بشكل سريع دون الاهتمام بوجود الخدمات والمرافق للإسراع في نقل وإعادة توطين السكان ممن تم إخلاؤهم وترحليهم من منطقة (المدينا) ، و ممن تم طردهم ضمن عمليات الإخلاء الجبري القسرى التي قام بها الجيش لسكان مناطق الصفيح في دكار ، وأدى ذلك إلى سرعة نمو (بكين) خلال الفترة من ١٩٥٢ وحتى ١٩٧٢، وتمثل كل من (يامبل / و ثياورى / وكامبرين) (بكين) القديمة التي نشأت منذ١٩٥٢، و التي شهدت مناطق العمران العشوائي بها القليل من التحسينات والإصلاحات حتى عام ١٩٧٢، ولا تزال تلك المناطق تتسم بالطابع الريفي لاحتفاظ النازحين والمهجرين بعادتهم وتقاليدهم، لذلك تعانى مناطقها السكنية من أسوأ حالات التدني ، ثم شهدت بكين في مراحل نموها بعد١٩٧٢وحتى١٩٨٢ظهور عدة مناطق مخططة والتي يطلق عليها (بكين الحديثة) وتضم شوارع ومناطق سكنية مخططة مزودة بالمرافق والخدمات العامة فتضم خدمات الشرطة ومدرسة للتعليم الفني العالي ومركزاً للشباب، واستاد رياضي ومدرسة للتمريض(Sow, F., 1985, 4,8) .

وتعانى معظم عواصم غربي إفريقيا كغيرها من مدن وعواصم الدول النامية من عجز الحكومات عن توفير وتلبية احتياجات الإسكان في مقابل النمو السريع لتلك المدن، و تعد الهجرة مسئولة في كثير من الأحيان عن انتشار العشوائيات ومستعمرات وضع اليد و أنماط الإسكان غير الرسمي ، فقد وقفت الهجرة الريفية الحضرية وراء نمو مناطق مدن الصفيح و ظهور مشكلة الإسكان في نواكشوط منذ فترة طويلة تعود إلى ١٩٧٥، وعلى الرغم من حداثة نشأة نواكشوط العاصمة إلا أنها تعانى مشاكل حادة في قطاع الإسكان خاصة مع تيارات الهجرة الريفية الحضرية الجماعية التي اتجهت صوب العاصمة خاصة خلال

فترات الجفاف (راجع ملحق رقم "٩") ،و قد سجلت نواكشوط عام١٩٧٥ أعلى نسبة لإسكان مدن الصفيح غير الرسمية و تزايدت بها مساحات مدن الصفيح و الأحياء العشوائية بصورة سريعه مقارنه بعام ١٩٦٣، كما يتضح من شكل رقم (٧٥) .

شكل رقم (٧٥) نمو مناطق السكن العشوائى فى نواكشوط خلال الفترة من ١٩٦٣ و حتى ٢٠٠٠



المصدر:

المخطط التوجيهى للتهيئة الحضرية لنواكشوط ٢٠١٠-٢٠٢٠ وكالة التنمية الحضرية، نواكشوط ،٢٠٠٠.

Theunynck, Serge.. A Sterilizing Capital: Nouakchott. In Reading the Contemporary African City. Brian Brace Taylor (ed). Singapore: Concept Media/The Aga Khan Award for Architecture. 1983

فضمت نحو ٤٧% من نسبة إجمالي مدن لصفيح في الدولة ، في حين أن العاصمة عام ١٩٧٥ لم يكن يمثل سكانها سوى ٣٥% من جملة سكان الحضر في الدولة ، ولقد ظهر عجز وفشل الحكومة في مواجهة تلك المشكلة بعد أن قامت عام ١٩٧٥ بتوزيع نحو ٧ آلاف قطعة أرض بعد تقسيمها بشكل سريع على القاطنين من الفقراء وسكان مناطق مدن الصفيح في شمال وجنوب المدينة وجدير بالذكرأن الحكومة لم تقم بتزويد هذه المناطق بالمرافق و الخدمات ، فتم تسليم المناطق للسكان دون تزويدها بخدمات البنية الاساسية ، فقد ظلت جهود الدولة محصورة في تنمية وتحسين ظروف مناطق الإسكان الرسمي في

المناطق الحضرية الهامة بالعاصمة،و لم يمثل توزيع الأرض حلاً جيداً نتيجة بيع الفقراء لتلك الأراضي بطرق غير قانونية مما رفع أسعار المضاربة على الأراضي بشكل سريع خلال فترة قصيرة، وتضاعف سعر الأرض عشرين مرة حتى عام ١٩٨٥خلال عمليات البيع غير القانونية، حتى أقرت الحكومة عمليات البيع تلك عام ١٩٨٧ في مقابل فرض ضريبة تدفع في صورة تسوية يدفعها واضعو اليد على الأرض، بينما شهدت فترة ١٩٨٠ عودة ظهور مدن الصفيح بشدة مرة أخرى في المناطق الشرقية من المدينة وانتظار التقسيم تلك الأرض مثل المرة السابقة ، وبالفعل قامت الحكومة بتحديد الأراضي المحتلة بوضع اليد، والتي شغلت شرق مدينة نواكشوط خلف المطار ثم تم تقسيم الحدود بينها على طول طريق "ليسبيور [L'ESpoir] بطول ١٠كم وبعرض ١كم، وقد شهدت تلك المناطق استمراراً لنزوح الهجرات الريفية الحضرية ونموها حتى وصلت نسبة سكان مدن الصفيح غير المقسمة في نواكشوط عام ١٩٨٥ نحو ٤٢% في مقابل ٣٥% لمدن الصفيح المقسمة ، و لا يتوفر بأيٍّ منها الخدمات أو مرافق البنية الأساسية (Theunynck, S., 1983,1,9).

وقد ركزت السياسات والمخططات الحكومية في معظم دول أفريقيا عامة وغربي إفريقياعلى وجه خاص بعد الاستقلال منذ ١٩٦٠ على الحد من انتشارالعشوائيات وتحسين نوعية الإسكان غير الرسمى ومواجهة مشكلاته ، وقد حاولت السنغال منذ ١٩٦٠ وضع وتنفيذ سياسة لمواجهة مشكلات الإسكان غير الرسمي عن طريقة إنشاء مناطق للإسكان الشعبي وتخصيص إسكان لمحدودي الدخل وهو ما يطلق عليه (حى الإسكان ذى الإيجار المعتدل (HLM) ، فتم إزالة التعديات و الأحياء العشوائية على أراضي المنطقة، ثم تم استبدالها بإقامة مساكن اقتصادية ضمت أغلب السكان الحرفيين و العاملين بقطاع الخدمات من الأفارقة ، كما تم تخصيص منطقة إسكان متوسطة ضمن مشروع (SICAP) والذي أنشأته شركة الرأس الأخضر وخصصت مبانيه للأفارقة والسكان المحلين ذى الدخل المتوسط من الملحقين بالوظائف الرسمية الحكومية (Bugnicourt, J., 1985,11)

وتعانى مناطق السكن العشوائي والأحياء الفقيرة من تزايد أزمة الفقر و التى يمكن الاستدلال عليها من خلال رصد بعض المؤشرات و المتغيرات الاجتماعية مثل (الكثافة السكنية فى كم ٢ ، و معدل التزاحم (نسمة / الغرفة) و العديد من المؤشرات و المعايير الاقتصادية و الاجتماعية و الفيزيقية(السكنية) (فتحى مصيلحي، ٢٠٠٠ ،٣٣٥)، و التى تشير لتدنى خصائص المسكن من حيث نوعيته و مرافقه و ارتفاع الكثافات الحضرية على مستوى الأحياء وارتفاع الكثافة على مستوى الوحدات السكنية ، وهو ما يرفع من درجة التزاحم داخل المسكن في تلك المناطق المتدنية، وتعكس أحياء الوحدة الإدارية الثالثة في

(نيامى) تلك الصورة بوضوح. حيث توجد بها أعلى الكثافات الحضرية،في أحياء(كريكيسوىوكاندى وجاوى) (Gawye / Kanndy, Krikissoye) والتي وصلت كثافتها عام ٢٠٠٤ إلى ١٤٧ نسمة في الهكتار بينما وصلت في"كاردجى " Karadje إلى ١٤٥ نسمة في الهكتار ،و سجلت النسب في"لاموردى وناجور" Lamorde و Nogare أقل الكثافات والتي وصلت إلى ١٠٨ نسمة في الهكتار ، كما سجلت الوحدة الإدارية أيضا أكبر درجات للتزاحم على مستوى المدينة عام ٢٠٠٤ فوصل متوسط درجة التزاحم في الوحدة الادارية الثالثة إلى ٥.٨ ساكن/الغرفة ، بينما سجلت الأحياء الفقيرة بها متوسط درجات تزاحم أعلى من المتوسط العام للوحدة ،فوصل متوسط درجة التزاحم في (لاموردى Lamorde) ٦.٨ساكن/غرفة، بينما حققت (كريكيسوى KriKissoye متوسط درجة التزاحم وصل إلى ٦.١ساكن/غرفة، في حين وصل متوسط درجة التزاحم في كاردجى Karadje ٥.٨ ساكن/غرفة (Artuso, M., 2004, 16) .

و يواجه قطاع الإسكان في المدن والعواصم في غربي إفريقيا العديد من المشكلات التى تعكس طبيعة حيازة المسكن جزءا" منها ، فكما يشير الجدول التالي رقم (٤٠):

جدول رقم (٤٠) التوزيع النسبي لطبيعة حيازة المسكن في بعض عواصم غربي إفريقيا عام ١٩٩٨

العاصمة	نوع حيازةالمسكن%	
	استئجار	ملكية
بنجويل	٦٤.٣٠	٣٥.٧
دكار	٤٦.٥	٥٣.٥
لومى	٤٠	٦٠
نواكشوط	٦٦.٥	٣٣.٥
نيامى	٦٠	٤٠
واجادوجو	٦٥.٢	٣٤.٨

المصدر:
Un Habitat: global Urban Indicators, Version 2 Urban Indicator Qualitative data, U. N.,1998.

وتشير بيانات الجدول رقم (٤٠) لارتفاع نسبة المستأجرين مقارنة بنسبة القاطنين في أملاكهم ، ويعتبر ارتفاع نسبة المساكن المستأجرة على حساب نسبة المساكن الحكومية لقاطنيها ظاهرة مميزة لعواصم غربي إفريقيا ،فترتفع نسبة السكن المستأجر في كل من (بنجويل و نواكشوط و نيامى وواجادوجو) على التوالي ٦٤% و ٦٦ % و ٦٠ % و ٦٥ % في مقابل المساكن ذات الملكية الخاصة، كما أظهرت بيانات المسح الاجتماعى وخصائص الإسكان في أكرا عام ٢٠٠٠ انخفاض نسبة قاطنى المساكن من المالكين لنحو ٢٤.٧% في مقابل ارتفاع نسبة المستأجرين لنحو ٤٠.٨% الأمر الذي يعكس جزءا من مشكلة الإسكان بالمدينة(http//www.Ghana district.com) .

ولا تقتصر ملكية المساكن على الطبقات الغنية ذات مستوى المعيشة المرتفع، فيعد الفقراء و ذوى الدخل المنخفض على سبيل المثال في كوناكرى خاصة في منطقة(Ratoma, Matoto) المنخفضة الدخل أفضل حالا" نسبياً من غير الفقراء في الأحياء والمناطق الأخرى من الدولة ، حيث يمتلك هؤلاء الفقراء منازلهم نسبة ٥٠% مقابل ٤٠% في المناطق ذات المستوى المرتفع، وتعتبر التكلفة المادية هى المحدد الأساسى لاختيار طبيعة المسكن ونوعه بين الملكية أو الاستئجار لتأتى بعدها عوامل أخرى كالقرب من محل العمل أو الأسرة (SSATP, 2004, 36).

(ب)غياب التخطيط الحضري لاستخدام الأرض:

تعانى مدن غربي إفريقيا من مشكلات أخرى تتعلق بغياب التخطيط الحضري لاستخدام الأرض في المدن ، وهى ظاهرة تعانى منها المدن والعواصم القديمة النشأة والحديثة على حد سواء بأشكال مختلفة، فقد طرأ الكثير من التغير على استخدامات الأراضي داخل المدن كما اتضح سابقا" في دراسة الفصل الرابع، وارتبطت تلك التغيرات بالنمو الحضري والزحف العمراني للمدن ، فقد أدى النمو السكاني السريع في" واجادوجو"على سبيل المثال إلى تزايد استهلاك كميات كبيرة من الوقود الخشبى وإزالة جزء كبير من الأحراج والغطاء النباتي في الجزء الشمالي من المدينة واستخدمها للبناء أو الزراعة،مما دفع بالحكومة لفرض قوانين الحماية للمحافظة على المساحات المتبقية،كما تغير نوع استخدام الأرض في الهوامش الحضرية للمدينة وحل النشاط الزراعي وإنتاج الفاكهة وتربية الماشية والأحياء السكنية من العشش المتدهورة محل مساحات الأحراج "راجع ملحق رقم(٨)" (Dietz, T.& Zaal, F., 2002 ,15).

ولا تقتصر تلك المشكلات على المدن والعواصم القديمة فقط ، فلقد تسبب سوء التخطيط وفشل الإدارة الحضرية في العواصم الحديثة النشأة مثل (أبوجا) في غياب المساحات الخضراء ،والمتنزهات، والحدائق، عن خطة المدينة وتغير استخدام تلك المساحات بإحلال الاستخدام السكني مكانها ، كما تحولت أماكن ومساحات الفضاء لمواقف السيارات ومقالب القمامة وإشغالات للباعة الجائلين على الطرق، خاصة في منطقة (ووس والمنطقة السابعة – ومفترق الطرق بيرجير)، و لهذا أصبحت السمة الشائعة داخل أبوجا كغيرها من مدن غربي إفريقيا بل و مدن العالم النامي هى التداخل المعقد بين استخدامات الأراضي و انعدام توافقها ، حتى يصعب تصور وجود منطقة أعمال وتجارة خالصة كما في" المنطقة السابعة "التي تحولت من منطقة سكنية خالصة إلى منطقة مختلطة بين الاستخدامات السكنية والتجارة و الأعمال ،وتنتشر بها مكاتب الصرافة وغيرها من الأنشطة التجارية، و قد أدى هذا الاستخدام المختلط إلى حالة مستمرة من الازدحام المرورى اليومى خاصة في ساعات العمل ، وهو أمر يصعب تصور حدوثه في

مدينة جديدة، هذا بالإضافة لبعض الأخطاء في التخطيط الحضري للمدينة مثل خطأ اختيار مكان المطار عند مدخل المدينة بدلاً من اختيار مكان أكثر ملائمة يدفع بمزيد من التنمية للمناطق المجاورة بدلاً من أن يتسبب في الازدحام المروري في أوقات الزيارات الرسمية (Daramola, S., 2004 ,6) .

كما تتضح أخطاء تخطيط المدن في بعض العواصم في غربي إفريقيا والتي لم يراع تخطيطها النمو المستقبلي للسكان واتجاهات النمو العمراني التي قد تتعارض مع تخطيط المدينة،كما في[نواكشوط]فقد خططت المدينة منذ الخمسينات وتم توقيع المطار في شمالها الشرقي بينما وقعت كتلة المدينة في الجنوب الغربي من المطار بنحو كيلو ونصف ، و قد تسبب النمو الحضري والزحف العمراني للكتلة الحضرية في ضم منطقة المطار داخل النطاق السكني مما يتسبب في العديد من المشكلات داخل المدينة خاصة وأن أغلب المناطق السكنية من الأحياء الفقيرة وأكواخ مدن الصفيح (سيد قاسم ، ١٩٩٠، ١١٩).

(٣) مشكلات الإمداد بمرافق وخدمات البنية الأساسية:

تواجه العديد من عواصم غربي إفريقيا إن لم تكن كلها على الإطلاق مشكلات عديدة ترتبط بشبكات البنية الأساسية والخدمات والمرافق، والتي تعد من أعقد المشكلات التي تواجه تلك المدن في ظل غياب سياسات الإصلاح الحكومى والتخطيط التي تعجزعن مواكبة النمو الحضري السريع في تلك المدن، و تعانى عواصم غربي إفريقيا كغيرها من مناطق الحضر في إفريقيا من عجز ونقص شديد في تغطية ثلاث مرافق أساسية هى (المياه / الصرف الصحى / الكهرباء) فقد بلغت نسبة العجز الإجمالي في الإمداد بهذه المرافق الأساسية على مستوى الحضر في إفريقيا عام ٢٠٠٤ نحو ٤٤% ، مع تفاوت تلك النسبة طبقاً لمستويات المدن وخصائصها في كل دولة ، وإن كانت السمة الأساسية هى تدهور وتدنى أداء مستوى تلك الخدمات بشكل عام في كافة مدن إفريقيا ، بل إن تلك الخدمات تتفاوت عملية الإمداد بها بين الأحياء داخل كل مدينة طبقاً لاختلاف مستوياتها ، كما يتضح من الجدول رقم (٤١)

جدول رقم(٤١) التوزيع النسبى للإمداد بخدمات المياه / الصرف الصحى /الكهرباء ونقصها في مدن إفريقيا طبقاً لأحجامها عام ٢٠٠٤

أحجام المدن ألف /نسمة	الإمداد بالمياه داخل المسكن (وصلات) %	الكهرباء%	الصرف%		نقص إمداد الخدمات الثلاثة%
			حفر	مراحيض	
أقل من ١٠٠٠٠٠	٣٥.٤	٣٣.٨	٦٥.٧	١٨	٥٠.١
١٠٠٠٠٠لأقل من٥٠٠٠٠٠	٤٥.٢	٤٦.٧	٧٠.٦	٢٠.٦	٤١.١
٥٠٠٠٠٠ لأقل من ١٠٠٠٠٠٠	٤٢.٣	٥٢.٠	٧٢.٦	٢٥.٤	٣٤.٥
١-٥ مليون فأكثر	٥٥.٥	٦٥.٥	٦٣.٥	-	٢١.٧
إجمالي الحضر	٤٠.٨	٤٣.٩	٦٦.٨	٢١.٧	٤٣.٩

المصدر:

Rakodi, C.: African towns and cities, Powerhouses of economic development or slums of despair?, "City Futures" conference, University of Illinois, Chicago, 8-10 July, 2004, 19

و يتضح من الجدول رقم (٤١) انخفاض نسب الحصول على العديد من الخدمات والمرافق على مستوى الحضر في إفريقيا ، وارتفاع نسبة عجز الحصول على تلك الخدمات بشكل عام خاصة في المدن الصغرى أقل من ١٠٠.٠٠ و التي وصلت فيها نسبة من يحصلون من السكان على الخدمات الثلاثة الأساسية إلى ٥٠ % من جملة السكان عام ٢٠٠٤ ، وعلى الرغم من الارتفاع النسبى لنسب الإمداد بالخدمات على مستوى المدن المليونية و المدن الكبرى و الذي تشير إليه النسب التفصلية للإمداد بالخدمات إلا أن نسبة الإمداد بالخدمات الثلاثة تتدنى إلى ٢١ % ، مما يعني أن الفجوة لا تزال واسعة في تغطية الخدمات ، وهو ما يشير إليه ارتفاع نسب الإمداد بنظم متدنية من الخدمة ، كما في خدمات الصرف الصحى ، فتشير البيانات إلى اعتمادا الحضر بصورة رئيسية على نظم الحفر في الحصول على خدمات الصرف الصحى بنسبة ٦٨ %.

ويظهر العجز بصورة أوضح على مستوى المدن المليونية و المدن الكبرى في المدن العواصم ، والتي تعانى جميعها من تسارع معدلات النمو الحضري وزيادة توقعات الهجرة الريفية الحضرية نحوها ، فتشير مؤشرات الإمداد ببعض الخدمات والمرافق الأساسية في بعض العواصم في غربي إفريقيا إلى نقص وعجز الحصول على خدمات المياه والصرف والكهرباء ،كما يتضح من بيانات جدول رقم (٤٢):

جدول رقم (٤٢)التوزيع النسبى لمؤشرات إمداد الأسر المعيشية ببعض الخدمات والمرافق الأساسية في بعض عواصم غربي إفريقيا ٢٠٠٤

العاصمة	نسبة الأسر المعيشية الحاصلة على الخدمة%		
	مياه	صرف صحى	كهرباء
بنجويل	٢٢.٥	١٢.٤	٢٤
دكار	٧٧	٤٣.١	٨٩.٣
أكرا	٨٠	٥٣	٨٤
لومى	٣٧	٧٠	٥١
نيامى	٣٣.٢	–	٥١
واجادوجو	٣٠	–	٤٧.١
بورتنوفو	٣٥	–	٦٠
كوناكرى	٢٩.٧	٣٢.٣	٥٣.٨
بماكو	٣٨.٤	١٥.٠	٦١.٢

المصدر:

Rakodi, C.: African towns and cities, Powerhouses of economic development or slums of despair?, "City Futures" conference, University of Illinois, Chicago, 8-10 July, 2004, 15

و تشير بيانات الجدول رقم (٤٢) إلى تدنى نسبة الحصول على الخدمات و المرافق في بعض العواصم فتصل نسب للحصول على الخدمات و المرافق أقصاها في مدينة "دكار" حيث تصل نسبة الإمداد بالكهرباء على سبيل المثال إلى٨٩ % ، بينما تصل نسب الحصول على الخدمات و المرافق أدناها في مدينة بنجويل فتقتصر نسبة الإمداد بالمياه على ٢٢.٥%.و تتفاوت عواصم غربي إفريقيا كما يشير الجدول في نسبة الحاصلين من الأسر المعيشيه على الخدمة الواحده، فترتفع نسبة الحاصلين على خدمات المداد بالمياه النقية للشرب في عواصم الدول التي تنعم بالرخاء الاقتصادي نسبيا كما في دكار و أكرا فتصل نسب الإمداد بها على التوالي إلي ٧٧%و ٨٠ %، في حين تنخفض نسب الإمداد و تصل أدناها في الدول التي تواجة مشكلات اقتصادية مثل كوناكرى إلى ٢٩.٧ % ، و قد أظهرت البيانات تحسناً نسبياً في الامداد بخدمات الكهرباء في معظم عواصم غربي إفريقيا باستثناء بنجويل و التي انخفضت بها نسبة الحاصلين على خدمات الكهرباء إلى ٢٤ % ، بينما لا تزال خدمات الاتصالات و الهاتف تواجة قصوراً شديداً في نسب الحاصلين عليها و التي لم تصل في أحسن الأحوال إلي ٥٠ % .

و يشكل نقص الخدمات و المرافق و إدارة النفايات الكثير من التحديات التي تواجه الحكومات المحلية في الأوضاع العادية ، و يصبح الوضع أكثر صعوبة في المدن المرتبطة بظروف طارئة مثل المدن التي شهدت حالات الحروب الأهلية وما نجم عنها من النزوح القسرى الذي ارتبط بنقص الإمداد بالخدمات و تدمير البنية التحتية والأساسية ، بالإضافة للعديد من المشكلات التي ترتبت على الحروب ، مثل توقّف بعض المؤسسات الاجتماعية عن أداء دورها ، كما في حالة "منروفيا" و التي عانت لنحو عشرين عاما من الحروب الأهليةِ، فتعانى منروفيا الكبرى و الذي وصل حجمها عام ٢٠٠٥ إلى ١.٣ مليون نسمة من نقص خدمات المياه و الصرف الصحي ونقص إدارة النفايةِ و التي أصبحت تهدد الصحة العامة للسكان، فقد اقتصر متوسط تغطية الخدمات الأساسية الثلاث (المياه ،الصرف الصحي، الكهرباء) في منروفيا الكبرى عام ٢٠٠٥على ٤٣% ، و بلغت نسبة الإمداد بالمياه على مستوى المدينة عام ٢٠٠٥ على ٢٢ % في حين اقتصرت نسبة الإمداد بالكهرباء على ١٤.٥ % (Mensah , A., 2006;755,756).

(أ) نقص الإمداد بمياه الشرب المأمونة :

يعكس مؤشر نصيب استهلاك الفرد من المياه مدى كفاءة وصول الخدمة و الحصول على مياه الشرب المأمونة ، ويعتمد نصيب الفرد من المياه على مجموعة من العوامل الاقتصادية(كالسعر والدخل وقيمة المسكن ومستوى المعيشة) وعوامل اجتماعية مثل (حجم الأسرة ومستوى التعليم وبيئة السكن الحضرية أو الريفية) وعوامل فيزيقية (كنوع المسكن ومساحته وعمر المسكن وكثافة السكن) وعوامل أخرى انثروبولوجية تتعلق(بالعادات والثقافة والدين) وعوامل تكنولوجية منها (معدات الاستخدام وأدواته

والتقنيات المستخدمة في التوصيلات) عوامل جغرافية (كالمناخ والحرارة والأمطار)، ويتراوح الحد الأنسب للفرد في السنة من مياه الشرب النقية والصحية للحاجات الأساسية بين ٢٠ إلى ٤٠م[٣] ، وطبقاً لمعايير منظمة الصحة العالمية (WHO) يعد المتوسط اليومي الأنسب هو ٣٠م٣ للفرد في السنة أو ٨٢.٢ لتر للفرد في اليوم كما يجب ألا ينخفض متوسط الاستهلاك عن ٥٠ لترًا / يوما / للفرد وفقاً للمعايير الصحية (عزيزة بدر، ١٩٩٨، ٥٠٤).

وتختلف الظروف الهيدرولوجية والمائية في مدن وعواصم غربي إفريقيا ،وهو الأمر الذي يحدد وفرة مورد المياه أو قلتها ، فتعاني بعض من تلك المدن من نقص في مواردها المائية نظرًا لوقوع بعضها ضمن نطاقات الجفاف (نواكشوط / واجادوجو/ نيامى / بماكو)، في حين أن البعض الآخر من تلك المدن يعانى من زيادة في موارد المياه كما هو الحال في "أكرا" ، وقد دفع النمو الحضري السريع للسكان بمزيد من الضغوط على توفير موارد المياه المأمونة خاصة في نطاق الأراضي الجافة ، كما هو الحال في "واجادوجو" فقد تناقصت إمدادات المياه المأمونة للشرب لنحو ٧٠% من سكانها ممن يحصلون على المياه النظيفة بطرق مختلفة ، مع تناقص نصيب الفرد من المياه المأمونة من ٥٧ لترًا يومياً عام ١٩٧٨ إلى ٣٩ لترًا يومياً عام ١٩٨٦ ، وواصل نصيب الفرد انخفاضه إلى ٣٦ لترًا عام ١٩٩٣ نتيجة نقص وغياب التقنية اللازمة لإنتاج المياه المأمونة ، بالإضافة للسبب الرئيسى وهو سيادة فترات الجفاف والتي لا يتوافر معها سوى ٣/١ الكمية المتاحة من المياه خلال السنوات المطيرة، وقد ارتفع نصيب الفرد خلال ١٩٩٤ إلى٤٠ لتر مكعب في اليوم ، و قد حاولت الدولة التغلب على هذه المشكلة من خلال إقامة بعض المشاريع المائية ، مثل مشروع سد "زيجا " (Ziga) على نهر"ناكامبى " (Nakambe) والذي يمتد إلى الشمال الشرقي من وجادوجو بنحو ٥٠ كم ، ومن المتوقع أن يحسن و يرفع نصيب الفرد من مياه الشرب المأمونة ،كما هو متوقع أن ترتفع موارد المياه المأمونة لسكان واجادوجو في ٢٠١٠ لتصل إلى ٥٢ مليون متر[٣] سنوياً (Dietz, T. & Zaal, F., 2003,17).

وتشير دراسة الأحياء المتدهورة إلى النقص الحاد في الإمداد بخدمات المياه في مناطق ذوى الدخل المحدود والفقراء بالمناطق الهامشية ومناطق مستعمرات وضع اليد أى مناطق الإسكان غير الرسمي، وتكمن صعوبة مد شبكات البنية الأساسية لتلك المناطق المعمورة بدون تخطيط في الطبيعة الطبوغرافية والجغرافية لهذه المناطق التي يختارها الفقراء والنازحون للسكن ، والتي تتميز عادة بالصعوبة الطبوغرافية والعزلة جغرافيا ، كما تتميز بازدحامها وفقر طبيعة مواد البناء المستخدمة والتي عادة ما تكون من مواد البيئة (عزيزة بدر، ١٩٩٧ ،٥٢٣، ٥٢٤). مما يصعب معه مد الشبكات مثل شبكات المياه كما هو الحال في المناطق العشوائية في الوحدة الإدارية الثالثة بنيامى والتي تضم معظم

الأحياء العشوائية ، و تعانى معظمها من سوء و نقص العديد من الخدمات و المرافق بعدأن تم خصخصة كل من خدمة المياه والكهرباء منذ عام ٢٠٠١ ، وهو ما يشير إليه بيانات جدول رقم (٤٣) و التي توضح نسبة المحرومين من خدمة الإمداد بالمياه والكهرباء في أحياء الوحدة الإدارية الثالثة (نيامى):-

جدول رقم (٤٣) نسبة المساكن المحرومة من الامداد بخدمات المياه والكهرباء

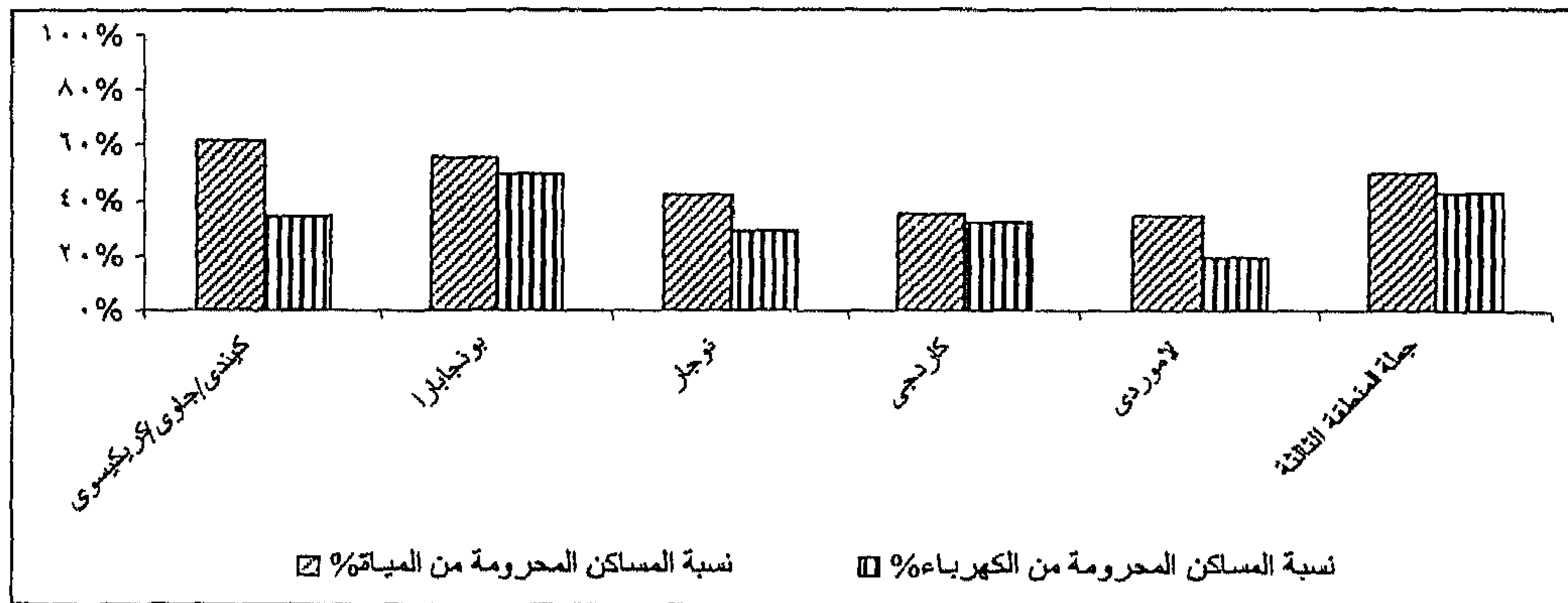
في أحياء الوحدة الإدارية الثالثة في نيامى٢٠٠٤

الحى	نسبة المساكن المحرومة من المياة%	نسبة المساكن المحرومة من الكهرباء%
Lamorde لاموردى	%٣٤	%١٩
Nagare ناجورى	% ٤٢	%٢٩
Karadje كاردجى	%٣٥	%٣٢
كيندى/جاوى/كريكيسوى Kendey/KriKissoye/ Gaweye	%٦٢	%٣٤
Bonga Bara بونجابارا	%٥٦	%٥٠
جملة المنطقة الثالثة	%٥٠	%٤٣

المصدر :

Artuso, M.: Urbanization And Public Health ,The Case of Commune 3 In Niamey, Niger, Association Of Collegiate School Of Planning ACSP 2004, 45thAnnual Conference, Portland (Oregon), October 21-24th , 2004, 34

شكل رقم (٧٦) نسبة المساكن المحرومه من الامداد بخدمات المياه والكهرباء فى أحياء الوحدة الإدارية الثالثة فى نيامى ٢٠٠٤



المصدر: إعتمادا على بيانات

Artuso, M.: Urbanization And Public Health ,The Case of Commune 3 In Niamey, Niger, Association Of Collegiate School Of Planning ACSP 2004, 45thAnnual Conference, Portland (Oregon), October 21-24th , 2004, 34

وكما يوضح الجدول السابق ترتفع تغطية شبكة المياه و الكهرباء نسبياً في أحياء " لاموردى و كاردجى و ناجورى(LamordeKaradje/Nogare) ، و تكاد تغيب الخدمة عن أحياء أخرى وهى "بونجا باراو كيندى و جاواى و كريكيسوى "(Bong Bara / Gaweye KriKissoye / Kendey bridge) ، و تعتبر منطقة KriKissoye الأسوأ حالاً لكونها منطقة استقبال وجذب للعديد من النازحين ، وعلى الرغم من العجز الواضح بين كل الأحياء في تلقى تلك الخدمة،إلا أن الوضع يعتبر أفضل حالاً في (Karadje/Nagrare/Lomarde) مقارنة بباقى الأحياء ، و يعتبر الحصول على خدمات الكهرباء أفضل حالاً على مستوى الوحدة الادارية الثالثة مقارنة بخدمات الإمداد بالمياه (Artuso, M., 2004, 34) .

كما تتفاوت نظم الإمداد بالمياه داخل المدن الأفريقية والتي تتميز بالازدواجية الحضرية و التي تضم مناطق النخبة المميزة فيها المجاورات السكنية المخططة والمخدومة بالمرافق وعلى الجانب الآخر تعانى مساكن الفقراء والإسكان غير الرسمى من قصور إمدادات المرافق والخدمات في نفس الوقت الذي يستمر فيه تزايد نمو سكان تلك المدن في الهوامش الحضرية (عزيزة بدر، ١٩٩٨، ٢٥٠، ٢٢٧).

وتتفاوت نظم الحصول والإمداد بالمياه تبعاً للتفاوت الاقتصادي و الاجتماعى للأحياء السكنية ، وتعتبر الوصلات الحكومية وشبكة المياه الحكومية مسئولة عن توصيل الخدمة بوصلات للمنازل خاصة في مناطق الإسكان لذوى الدخل المرتفع ، و يوضح الجدول رقم (٤٤) تفاوت التوزيع النسبي لنظم الإمداد بالمياه في بعض عواصم غربي إفريقيا عام ٢٠٠٠

جدول رقم (٤٤)التوزيع النسبي لنظم الإمداد بالمياه في بعض عواصم غربي إفريقيا عام ٢٠٠٠

العاصمة	وصلات الشبكة داخل المسكن / المبنى%	صنبور عمومي%	مصادر تقليدية وأخرى%
دكار	٧١	١٤	١٥
كونا كرى	٢٩	٣	٦٨
نواكشوط	١٩	٣٠	٥١
واجادوجو	٢٣	٤٩	٢٨
بماكو	١٧	١٩	٦٤

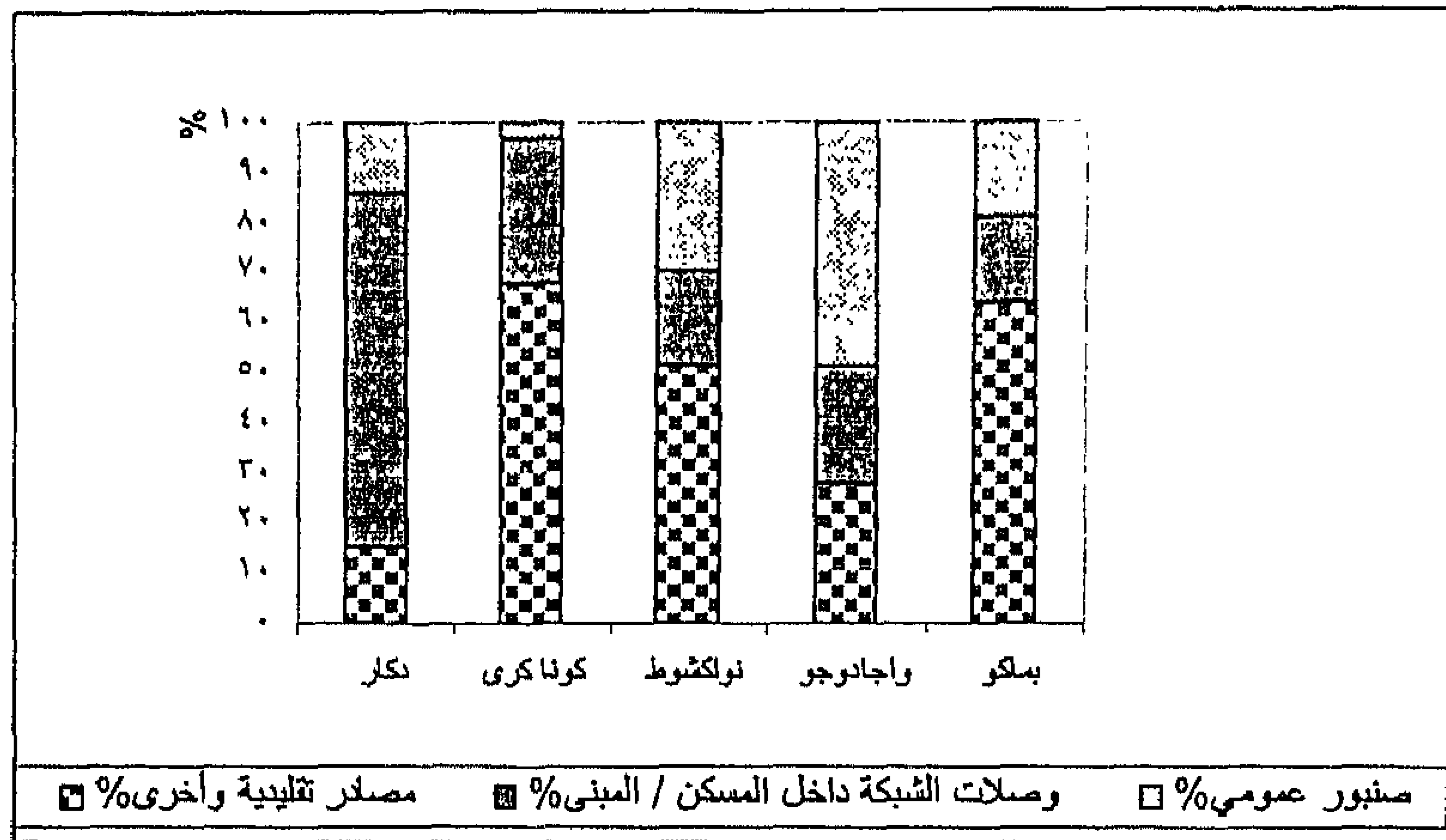
المصدر:
Collignon, B.: Independent Water and Sanitation Providers in African Cities ,Full Report of a Ten-Country Study, Water and Sanitation Program .UNDP-World Bank ,2000, 19

و كما يتضح من الجدول رقم (٤٤) ترتفع نسبة الإمداد بالمياة عبر وصلات الشبكة في دكار لتصل إلى ٧١% ، وتقع أغلب هذه النسبة في أحياء السكن لذوى الدخل المرتفع،حيث تخصص الشركة

الحكومية في السنغال لخدمات توصيل المياه في دكار ما يتراوح بين ٧٠ : ٩٠% من ميزانيتها لخدمة امداد أحياء ذوى الدخل المرتفع بالمياه عبر الشبكة ، و بذلك لا توجه خدمة الإمداد بالمياه عبر الشبكة إلى معظم سكان العاصمة بل تقتصر على خدمة القلة مرتفعة الدخل (Collignon, B., 2000, 27).

و يعتمد معظم سكان المدن التي تعانى من قصور في إمدادات المياه من الشبكة على الحصول على المياه المأمونة من خلال صنابير المياه العمومية Public Stand Pipe ، و يخدم عادة الصنبور العمومي الواحد ٥٠٠ أو أكثر من السكان ففي (داكار) أثبتت الدراسات الخاصة بالأحياء الصغيرة مثل "بكين" أن الصنبور الواحد يخدم ١٥١٣ ساكن (عزيزة بدر، ١٩٩٨، ٢٥٠، ٢٢٧) كما ترتفع نسبة الاعتماد على الصنابير العمومية في بعض العواصم كما اتضح من جدول رقم(٤٤) وكما يوضح شكل (٧٧) تفاوت التوزيع النسبى لنظم الإمداد بالمياه في بعض عواصم غربي افريقيا عام٢٠٠٠ :

شكل رقم (٧٧) التوزيع النسبى لنظم الإمداد بالمياه في بعض عواصم غربي إفريقيا عام ٢٠٠٠



المصدر: اعتمادا على بيانات

Collignon, B.: Independent Water and Sanitation Providers in African Cities ,Full Report of a Ten-Country Study, Water and Sanitation Program .UNDP-World Bank ,2000: 19

و كما يتضح من الجدول(٤٤) الشكل (٧٧) تعتبر الصنابير العمومية مسئولة عن٥٠% تقريبا من نظم الإمداد بالمياه لسكان "واجادوجو"، وقد شكل نظام الإمداد بالمياه عبر الصنابير العمومية ٨٦% من نشاط الشركات الموردة للمياه في واجادوجو عام٢٠٠٠(Collignon, B., 2000, 23) ، كما ارتفعت نسبة المعتمدين على الصنابير العمومية في نواكشوط عام ٢٠٠٠ إلى ٣٠ % ،حيث اعتمد معظم سكان مناطق مدن الصفيح والمناطق العشوائية وأراضي مستعمرات وضع اليد في نواكشوط بشكل أساسي على الحصول على المياه من الصنابير العمومية، والتي يخدم فيها الصنبور الواحد ٨٥٠ أسرة عام ١٩٨٥ في

مقابل أن عدد الوصلات الحكومية لشبكة المياه و التي لم تتعــد ٥٠٠٠ وصــلة عــام ١٩٨١، وتعــانى نواكشوط من مشكلات ندرة المياه منذ فترات طويلة والتي أدت إلى رفع أسعار المياه خلال فترات الجفاف في الثمانينات ليتضاعف سعر اللتر المكعب من مياه العربات والتنكات إلى سبعة أضعاف (Theunynck, S., 1983,12).

كما شهدت نظم امداد بالمياة في (أكرا) تغيرا في الفترة من ١٩٨٥-١٩٩٥ نتيجة النمو الحضري السريع ، كما يتضح من جدول رقم (٤٥).

جدول رقم (٤٥)التوزيع النسبى لنظم إمداد الأسر المعيشية بمياه الشرب في أكرا خلال الفترة(١٩٨٠ – ١٩٩٥)

طريقة الحصول	١٩٨٠		١٩٩٥	
	الاستهلاك لتر^{3}/يوم	عدد الأسر %	الاستهلاك لتر^{3}/يوم	عدد الأسر %
وصلات داخل المسكن	١٣٧	٣٧	٩٨	٢٧.٢
وصلات داخل المبنى	٨٥	٢٤	٦٥	١٧.٩
الصنابير العمومية / طرق أخرى	٣٠	٣٩	٣٥	٥٤.٩

المصدر:

Grava, S., et.al: International studio, Disaster Resilient Accra, Ghana, Columbia University, www.arch.columbia.edu, 2004

و كما يتضح من الجدول رقم (٤٥) ارتفعت نسبة الأسر التي تعتمد في حصولها على المياه من الصنابير العمومية نتيجة نمو حجم السكان والذي شهد تزايداً مستمراً لم يواكبة في المقابل أى تطور في خدمة الإمداد بالمياه المأمونة ، مما أدى لتضاءل نسبة الحاصلين على خدمة الإمداد بالمياه عبر الوصلات المنزلية من ٣٧% إلى ٢٧.٢% خلال الفترة(١٩٨٠-١٩٩٥) وانخفاض حصة استهلاك المياه من الوصلات داخل المسكن من ١٣٧ لتر^{3} يوميا إلى ٩٨ لتر^{3} يوميا ، في مقابل ارتفاع نسبة المعتمدين على الصنابير العمومية من ٣٩% إلى ٥٤.٩ % ، و ارتفاع حصة المستهلك من مياه الصنابير العمومية إلى ٣٥ لتر^{3} يوميا ، كما تساهم عربات النقل وتوزيع المياه إلى جانب الطرق المذكورة سابقا في تغطية احتياجات نسبة من الأسر وتتبع تلك العربات شركات خاصة(Grava,S.&et al, 2004,92 ,95) .

و لا تزال نسبة كبيرة من سكان العواصم في غربي إفريقيا تعتمد علي المصادر التقليدية في نظم الإمداد بالمياه ، و تتمثل الطرق التقليدية فى التنكات و العربات و الآبار الجوفية ، و مثلت تلك الطرق المصدر الأساسي للحصول على المياه في (نواكشوط واجادوجو وبماكو) بنسبة أكبر من ٥٠% عام

٢٠٠٠كما اتضح من جدول(٤٥)، ويعتمد الحصول على المياه من الآبار الجوفية الحديثة في(نواكشوط واجادوجو وبماكو)على رفع و ضخ المياه باستخدام مضخات كهربية ، حيث يتم ضخ المياه في كل من (بماكو – واجادوجو) من الآبار إلى الصنابير العمومية و التي تكون أقل عرضة لعمليات التلوث ، وإن كانت تلك الطريقة لا تحد أو تمنع الاستخدام اليدوى للحصول على المياه مباشرة من الآبار الصغيرة ، حيث يعتمد الكثير من السكان في الأحياء الفقيرة في (بماكو / نيامى) على توفير احتياجاتهم للشرب من مياه النهر بعد غليها، وعلى الرغم من سهولة ويسر الحصول على المياه من النهر إلا أن ذلك يعرض السكان للعديد من الأخطار الصحية خاصة مع تلوث مياه النهر في العديد من المناطق بأنواع مختلفة من المخلفات (Collignon, B., 2000,16 , 17).

و تمثل الطرق التقليدية المصدر الأساسى أيضاً للإمداد بالمياه في كوناكرى و التي وصلت فيها نسبة الاعتماد على الطرق التقليديه في الحصول علي المياه عام ٢٠٠٠ إلى ٨٦% كما اتضح من جدول(٤٥)، مما يزيد من من مخاطر الإصابة بالأمراض نتيجة تلوث مياه الشرب ، و يمثل الحصول على المياه من المياه الجارية ربع تلك النسبة خاصة في الأحياء الفقيرة ، والتي يحصل فيها ثلاثة من بين كل عشرة من الأسرعلى مياه نقية للشرب من المصادر غير التقليدية ، في حين يقضى نحو ٤٥% من الأسر في الاحياء الفقيرة اليوم دون الحصول على المياه، مقارنة بـــ ٣٢% من الأسر على مستوى كوناكرى كلها(SSATP, 2004, 45).

ومما يزيد الأمر تعقيداً وصعوبة هو ما تواجهه عملية الإمداد بالمياه من مشكلات فنية ترفع من نسبة الفاقد من المياه المنتجة للشرب، لظروف قد تتعلق بنوبات الجفاف المتكررة بالمنطقة أوبخصائص السطح و طبيعة مناطق مد الشبكات، فضلاً عن العديد من الأسباب التي يتمثل أهمها في الزيادة المستمرة لأعداد السكان والتي لا تقدر شبكات المياه المتهالكة على توفير احتياجاتها وما تعانيه تلك الشبكات من أعطال وتآكل لغياب عمليات الصيانة مما يزيد من نسبة الفاقد. مما أدى إلى تفاقم مشكلات الإمداد بالمياه في العديد من المدن مثل "دكار" ، حيث انخفضت إنتاجية المياه وتزايد العجز مع استمرار نمو الهوامش والضواحى الفقيرة ، وقدر العجز في المياه بحوالي ٢٣.٠٠٠مترا^{٣}/ يوم ، كما تعرضت الخزانات الجوفية Aquifer إلى السحب الجائر Over - Pumped لمقابلة الطلب المتزايد مما أدى إلى زيادة ملوحة مياه الآبار وتدهور نوعيتها وتلوثها (عزيزة بدر، ١٩٩٨،٢٥٠، ٢٢٧) .

كما ترتبط نظم الإمداد بالمياة أيضاً ببعض المشكلات الصحية نتيجة التلوث أو ضياع الجهد و الوقت للوصول لموارد المياه المختلفة غير وصلات المنازل ، فيقطع على سبيل المثال ١٥% من سكان

(كوناكرى) يومياً مسافة تزيد عن ١٠٠ متر للوصول إلى أقرب مورد للمياه ، ويقضى أكثر من ٦% من تلك النسبة أكثر من ربع الساعة سيراً على الأقدام دون وجود مواصلات للوصول لأقرب مصدرللإمداد بالمياه، ويتزايد الوضع سوءاً في الضواحي الهامشية (لكوناكرى) والتي يقضى فيها ١٠% من السكان ما يزيد على نصف الساعة سيراً على الأقدام للوصول لأقرب مورد للمياه (SSATP , 2004 ,49).

(ب) نقص الإمداد بخدمات الصرف الصحي:

يعد نقص الإمداد بخدمات الصرف الصحى أحد أهم المشكلات التي تواجه المدن ، كما أنها أهم مؤشرات الفقر الحضري وتدنى مستوى المعيشة في كثير من المدن في إفريقيا بوجه عام ،وتعانى معظم وأغلب عواصم غربي إفريقيا من نقص وعجز الإمداد بشبكات الصرف الصحى، والتي لا تتعدي خدمتها ١٠% في كثير من العواصم باستثناء(دكار-كوناكرى-بماكو-أبيدجان) حيث تصل بها نسبة الأسر التي تحصل على خدمات الصرف الصحى إلى ٤٥% ، ويعود السبب في ارتفاع تلك النسبة إلى خصخصة خدمة الصرف الصحى والتي تتولاها شركات خاصة في تلك العواصم باستثناء (دكار) والتي مازالت الحكومة تغطي خدمات شبكات الصرف الصحى من خلال المكتب الوطنى للصرف الصحي. (Collignon, B., 2000, 41).

وليست مرافق وتجهيزات نظم الصرف الصحى في حضر أفريقيا أفضل حالاً من وسائل ونظم الحصول على المياه ، وتنحصر أغلب أنماط الصرف الرئيسية في ثلاثة أنواع: **أولا** الصرف من المسكن إلى شبكة مجارى مباشرة house to sewer **ثانياً** الصرف إلى خزانات التعفين spictic tanks or system وهو الأمر الذي ينتج عنه تسرب مياه الخزانات إلى المياه الجوفية وتلوثها العضوى نتيجة لتسربها ، وتتنوع المراحيض في النوعيين السابقين بين المرحاض الأفرنجى modern flush toilet أو المرحاض ذو طارد وهو المرحاض التقليدي ، أما النمط **الثالث** فهو مراحيض الحفر (النقر) pit-latrines والتي تنتشر على مستوى واسع في العديد من دول إفريقيا، بالإضافة إلى وجود أنواع أخرى مثل pan – toilet وهو الرحض في أوعية يتم تفريغها مساءا وغيرها من أشكال عديدة أكثر تدنياً وخطراً على الصحة العامة (عزيزة بدر ، ١٩٩٨، ٥٣٣،٥٣٤).

وتتفاوت نظم حصول الأسر على خدمات الصرف الصحى طبقاً لاختلاف مستوياتهم الاجتماعية ونوعية المسكن وحالاتهم الاقتصادية داخل مدن إفريقيا ، فترتفع نسبة السكان الحاصلين على خدمة الصرف الصحى عن طريق صرف الحفر في مدن إفريقيا ذات الحجم بين(٥٠٠ ألف وحتى

١,٠٠٠,٠٠٠) مليون نسمة عام ٢٠٠٤ على ٧٢,٦% من السكان ، بينما اقتصرت نسبة مستخدمى نظم الصرف الأخرى على ٢٥,٤% (Racodia,C., 2004,20).

فيعتمد نحو ٣٢% من سكان بماكو علي سبيل المثال على استخدام شبكة الصرف الصحى ، بينما يصرف ٦٦.٥% من السكان إلى خزانات التعفين ، وتقتصر خدمات الصرف الصحي للمدارس والمؤسسات التعليمية في (بماكو)على إمداد الخدمة لنحو ٢٥ % فقط ، يعتمد نصفها على خزانات التعفين (Diara, A., 2002, 5)

بينما يتم صرف أغلب المخلفات السائلة فى أكرا نحو ليجون (Korle) والذي يصرف بالتبعية نحو خليج غينيا ، و يغطى القسم الأول من شبكة نظام الصرف الصحى في أكرا منطقة (أكرا الوسطى) أو المنطقة المركزية ، ويخدم هذا النظام منطقة الوزارات ومنطقة سوق makola التجارية ، وتغطي خدمات الصرف الصحى له نحو ١.٥٠٠ منزل ومكتب وهيئة إدارية في منطقة الوزارات، وقد تم تزويد هذا الجزء من الشبكة بنحو ١٠٠٠ وصلة أخرى غطت منطقة الأعمال المركزية بأكملها والمنطقة الصناعية والطريق الدائرى والمناطق الحديثة النشأة بجوار مكتب بريد أكرا، بينما يغطى القسم الثانى من نظام شبكة الصرف منطقة (Burma camp) ،و تغطي خدماته المنطقة السكنية في Burma ومنطقة مجمع الجامعة في الليجون، بينما ينتشر استخدام صرف الحفر و خزانات التعفين في المناطق الداخلية من المدينة ومناطق الكثافات المرتفعة للسكان ذوى الدخل المنخفض على الرغم من إشراف أكثر من جهة حكوميه على قطاع الصرف الصحي في" أكرا" (وزارة العمل والإسكان وهيئة الهيدرولوجيا) (Grava et al. , 2004, 77) .

و تنحدر خدمات الصرف الصحى لأدنى مستوياتها في مناطق الأحياء الفقيرة حيث الإسكان غير الرسمى ومستعمرات وضع اليد ، فلا تغطي شبكة الصرف الصحى في (نيامى) إلا جزءاً من المنطقة الحضرية المخططه من المدينة، مع استمرار اعتمادا النظام على الصرف للقنوات المكشوفة وغياب التقنيات الحديثة وعمليات الصيانة والتطهير ، وتعانى هيئات ومنشآت المدينة من غياب ونقص خدمات الصرف، فيقتصر الإمداد بنظم الصرف عبر الشبكات على المستشفيات، بينما تصرف باقى المدينة مباشرة إلى النهر ، ويرفع نظام الصرف المكشوف عبر القنوات من أخطار الإصابة بالأمراض والأخطار الصحية ، وقد تبنى مجلس المدينة (بنيامى) بالتعاون مع (جيكا)(JICA) تنفيذ مشروع منذ ٢٠٠١ لإنشاء شبكة صرف صحى مغطى في الوحدات الإدارية الثلاث في (نيامى).(Artuso, M., 2004,36).

(ج) مشكلة التخلص من النفايات والمخلفات الصلبة:

تعانى العديد من عواصم غربي إفريقيا من غياب وعدم وجود أنظمة فعالة للتخلص من النفايات الصلبة والمخلفات الناتجة عن الاستخدام المنزلى والصناعى وغيرها، و تعدد صور هذا العجز بين غياب الخدمة كلياً وبين فقر وتدنى الأداء في حالة الصرف مباشرة نحو الأنهار والمجاري المائية أو غياب عمليات إعادة التدوير والمعالجة للمخلفات الصلبة والسائلة على اختلاف أنواعها ، ويقتصر التخلص من النفايات في حضر غربي إفريقيا على ١٠% فقط من نفايات المدن عام ٢٠٠٠ ، وتتولى الشركات الخاصة أغلب عمليات الجمع و التخلص من النفايات وبالتالي لا تغطي تلك الخدمة كافة أنحاء المدن ، وتتفاقم مشكلة التخلص من تلك النفايات في المدن العواصم ذات النمو المتسارع و التنمية الاقتصادية البطيئة ،و التي أصبحت حالاتها أسوء بمرور الوقت مع عدم وجود نظام أصلاً للتخلص من تلك النفايات أو إزالتها، فيعتمد الوضع الحالى بشكل أساسي على التخلص من تلك النفايات نحو الأنهار والمجاري المائية أو إلقائها في الشوارع و مناطق الفضاء ، وحتى في حالات الجمع لتلك القمامة فإن الأمر ينتهى بها إلى مناطق محددة لتتراكم دون تأمين لمخاطرها، وغالباً ما تكون أماكن التجميع في مناطق الهوامش الحضرية للمدن وحول المناطق المتدهورة والعشوائية.

ويمثل حجم تلك النفايات جزءاً من المشكلة ،ففي المدن الكبرى و العواصم ترتفع نسبة استهلاك الأفراد ، مما يؤدى إلى تسارع معدلات تراكم النفايات، وتمثل نفايات ومخلفات الاستخدام المنزلى التهديد الأكبر في العديد من العواصم ، فقد قدرت المخلفات المنزلية بباماكو عام ٢٠٠٠ بنحو ٢.٤ طن سنوياً من المخلفات الصلبة ونحو ٣ آلاف متر مكعب من المخلفات السائلة سنوياً ، وتقتصر عملية التخلص من النفايات على جمع نحو ٩٠٠ متر^{٣} يوميا من المخلفات السائلة بأنواعها (منزلية/ صناعية/ وغيرها) من جملة ١٥٠٠ متر^{٣} تنتج يومياً، ومع ذلك فإن العاصمة بباماكو تعد أفضل حالاً من باقى المدن في مالي والتي لا يتم جمع سوى ٣٠% فقط من مخلفاتها في أحسن الأحوال .

وتتفاوت مخاطر التلوث من المخلفات داخل المدن بحسب نوعها ، فأظهرت دراسة لتصنيف نوعية المخلفات في (بباماكو) مدى الخطورة التي يتعرض لها سكان المدينة نتيجة التخلص غير الآمن من المخلفات و التي يغلب عليها مخلفات البلاستيك والمواد الكيميائية والجلود، مما يزيد من تدهور الصحة العامة للسكان وارتفاع نسب الإصابة بأمراض الصدر والجهاز التنفسي و التي مثلت ٣٣ % من الأمراض التي تم تشخيصها على مستوى مستشفيات العاصمة بباماكو عام ٢٠٠٠ (Diara, A., 2002,27 ,11).

وعلى الرغم من حداثة عهد بماكو بعملية التصنيع منذ عام ١٩٦٠ ومحدودية أنواع الصناعات، إلا أن غياب نظام جمع المخلفات والتخلص منها بطرق آمنة فجّر تلك المشكلة بعد نحو ٣٢ سنة فقط من التصنيع، و تمثل المخلفات الصناعية التي تحتاج لمعالجة نحو ١٠.٥% من جملة المخلفات وتضم مخلفات الصناعات الزراعية والمجازر و صناعة وتعبئة الخضروات وصناعات الزجاج والأخشاب، وتعد هذه النوعية مسئولة عن ٦٥% من المخلفات الصناعية الصلبة، في حين تقف المخلفات السائلة الناجمة عن الصناعات الكيميائية ومخلفاتها وراء العديد من عمليات التلوث وتدهور الحالة الصحية للسكان في بماكو.

وتتولى الشركات الخاصة في (بماكو) إدارة عملية التخلص من النفايات ، في ظل غياب وجود أي من النظم الحكومية التابعة للمجالس البلدية ،وهوما يزيد الوضع سوءاً ويرفع من العجز الشديد للخدمة داخل المدينة ، فتشكل المخلفات خطرًا متزايداً في مناطق إسكان الأحياء الفقيرة والعشوائية في بماكو خاصة مع عملية الجريان السطحى خلال الفصل المطير، و مما يزيد من صعوبة تلك المشكلة تركز أغلب الأنشطة الصناعية بين الأحياء السكنية ، فتتركز أحياء السكن غير الرسمية في (بماكو) حول مناطق الفضاء بجوار المنشآت الصناعية، مما يرفع من المخاطر التي تعانى منها تلك المناطق والمحرومة أساساً من العديد من المرافق والخدمات (Hamadoun ,M., 1995 , 3, 9) .

و تحتاج النفايات إلى طرق نقل ومعالجة آمنة للتخلص منها وتجنب أخطارها، و يضاعف من حجم مشكلة النفايات طرق التخلص منها بعد جمعها التي تعتمد في أغلب مدن و عواصم غربي إفريقيا على حرقها وهو ما يضاعف أخطار تلك المشكلة ، ويزداد الوضع سوءاً في مناطق أحياء الإسكان غير الرسمى والأحياء الفقيرة كما في (نيامى)عاصمة النيجر والتي تعانى الاحياء الفقيره بها من تفاقم المشكلة ، فتعانى أحياء الوحدة الإدارية الثالثة في (نيامى) بشكل عام من قصور و عجز شديد في نظام جمع المخلفات الصلبة، والذي يعتمد على ٢٧ حاوية فقط و ٦٢ مستودعاً مرخصاً والقليل من المستودعات غير المرخصة ، ولهذا يصبح المشهد العادى هو تراكم القمامة على جوانب الطرق أو التخلص منها في قنوات الصرف الصحى المكشوفة أو حرقها أمام المنازل ، وهو الأمر الذي يخلف العديد من الآثار السلبية على البيئة والصحة ويؤدى لانتشار الحشرات والهوام، وتتركز المستودعات المرخصة في أحياء (Nogare / Lamarde) بشكل كبير عن بقية الأحياء، في حين تستحوذ Karadje على أكبر عدد من المستودعات غير المرخصة، بينما يغيب وجود الخدمة مطلقاً في منطقة أحياء Banga Bara المنخفضة الدخل و التي تتراكم بها القمامة في الطرقات والشوارع و مساحات الفضاء و تعتمد على الحرق بشكل أساسي للتخلص من النفايات (Artuso, M., 2004,38).

وتمثل مشكلة إدارة المخلفات السائلة و الصلبة في مدينة (أكرا) أيضاً، أحد أهم المشكلات التي تعانى منها العاصمة سواء المخلفات الصناعية أو مخلفات الاستخدام المنزلي والتي تعتبر مصدراً أساسياً لأكبر نسبة من المياه المستعملة ،وتتفاقم الآثار السلبية لتلك المشكلة في ظل غياب وعجز منشآت البنية الأساسية في العديد من مناطق وأحياء السكن ذوى الدخل المنخفض ،فضلاً عما تعانيه أنظمة التخلص من النفايات في أجزاء من المدينة من عدم الكفاءة وتدنى الأداء ، مما يزيد من المخاطر التي تهدد سكان العاصمة ، ويتم صرف أغلب كميات المياه المستعملة من الاستخدام المنزلى والتخلص منها في المناطق المفتوحة بنسبة ٥٣.٦% من إجمالي المياه المستعملة في الاستخدام السكني ، بينما يتم التخلص (٣٢%) من المخلفات الصلبة للاستخدام المنزلى في مقالب للقمامة وهى الصورة السائدة في مناطق السكن المتوسط والمنخفض، وتصرف أغلب المساكن في الأحياء الصغيرة المياه المستعملة في الأغراض المنزلية إلى القنوات المكشوفة ، كما يوضح جدول رقم (٤٦) و الذي يوضح نظم و طرق التخلص من المياه المستعملة في في أكرا عام ٢٠٠٠ :

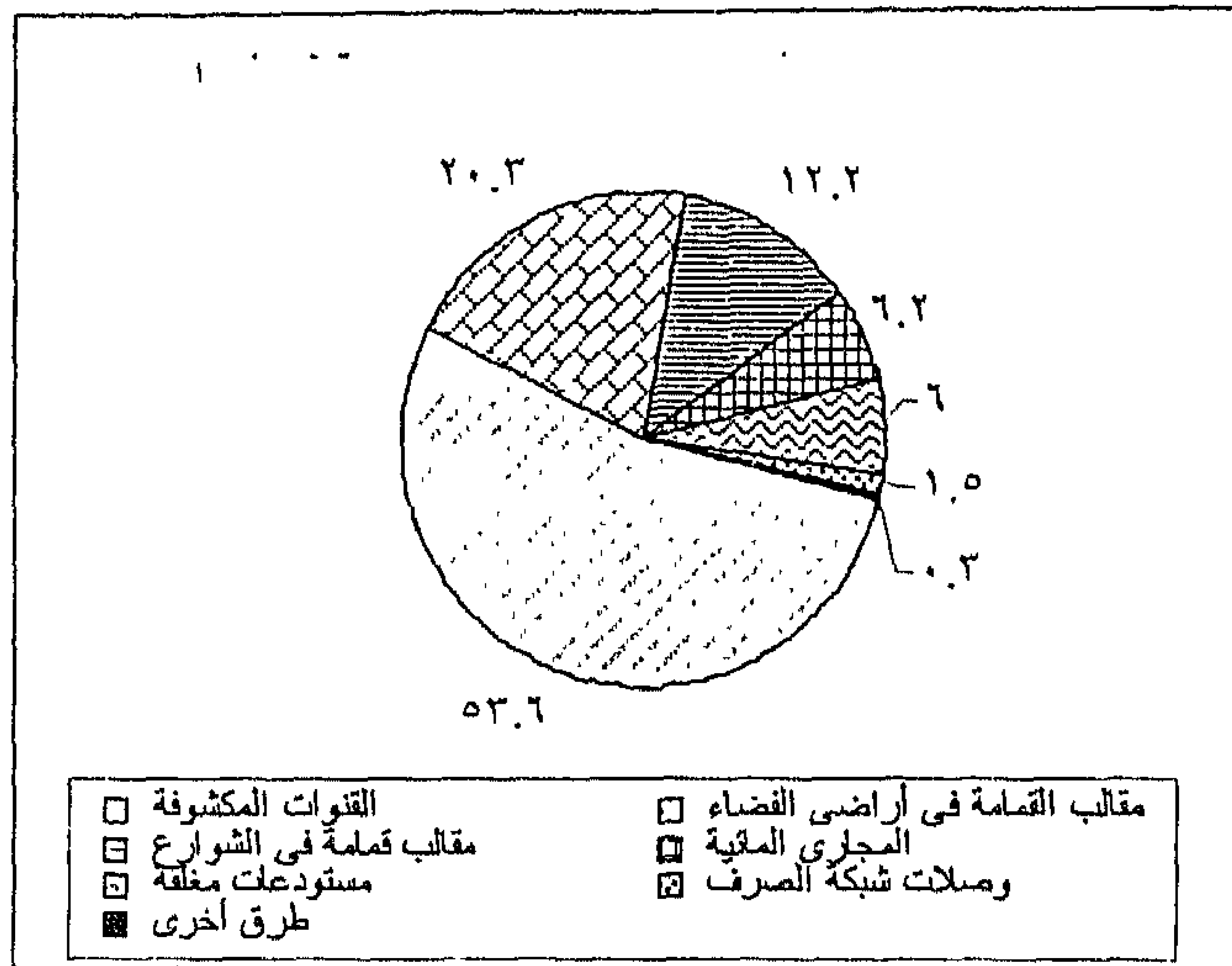
جدول رقم (٤٦)التوزيع النسبى لنظم وطرق صرف المياه المستعملة في أكرا عام ٢٠٠٠

نظم وطرق الصرف	عدد الأسر المستخدمة	الطرق و النظم المستخدمة %
١- القنوات المكشوفة	٣٨٣	٥٣.٦
٢- مقالب القمامة في أراضي الفضاء	١٤٥	٢٠.٣
٣- مقالب قمامة في الشوارع	٧٨	١٢.٢
٤- المجاري المائية	٤٤	٦.٢
٥- مستودعات مغلقة	٤٣	٦
٦-وصلات شبكة الصرف	١١	١.٥
٧- طرق أخرى	٢	٠.٣
إجمالي العينة	٧١٥ أسرة	١٠٠

المصدر

Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October, 2000,51,table.10.6

شكل رقم (٧٨) التوزيع النسبى لنظم وطرق صرف المياه المستعملة في أكرا عام ٢٠٠٠



مصدر البيانات اعتمادا على:

Ghana Statistical Service (GSS) Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October, 2000,51,table.10.6

فكما يتضح من جدول (٤٦) وشكل (٧٨) تشير بيانات دراسة العينة لاعتماد أغلب الأسر في أكرا في صرف المياه المستعملة على الصرف إلى القنوات المكشوفة مباشرة من خلال فتحات في المبنى بنسبة ٥٣.٦ %، وغالباً ما ينتهى أمر تلك المياه على جوانب الطرق في شكل حفر للمياه الراكدة ، حتى أصبحت تلك المناطق مهددة بشكل دائم للتعرض لأخطار الإصابة بأمراض "الكوليرا والتيفود والأمراض الباطنية" الأخرى ، و تقتصر نسبة الصرف عبر الشبكة على ١.٥ % فقط ، بينما تصل نسبة الصرف للمستودعات المغلقة ٦ %، و لا تقارن النسبة المجملة لهذه الطرق الآمنة بالطرق المتدنية و التي تضم نحو ٤٠ % (Ghana Statistical Service, 2000,51).

و تتضاعف أزمة النفايات وغيرها من المرافق مع الأحداث الطارئة والكوارث البشرية والطبيعية كأزمة الحروب الأهلية التي تعرضت لها ليبيريا لعقدين متتالين، مما ألحق الدمار بالبنية التحتية و ضاعف من مشكلات أداء المرافق والخدمات وخاصة خدمات إدارة المخلفات ، فاقتصرجمع النفايات على أقل من ٢٠ % من إجمالى المنتج منها، في حين مثل الرمي العشوائي الطريقة الأساسية للتخلص من نحو ٨٠ % من النفايات، و استخدمت ضفاف و جوانب نهر منتيسورادو Montserrado المتدفق خلال المدينة للتخلص من النفايات الآدميه من قبل السكان القاطنين قرب النهر، كما يتخلص معظم سكان الضواحي الغربية من المخلفات مباشرة إلى الشاطئ، و تسببت العواصف المطرية في إزاحة أكوام القمامة عبر

الطرق و الشوارع نتيجة الجريان السطحي ،و ترفع نوعية المخلفات من مخاطر الإصابة بالأمراض، فقد أظهرت دراسة مسحية بالعينة عام ٢٠٠٥ شملت دراسة النفايات في خمس مناطق سكنية و أسواق تجارية في المدينة، ارتفاع نسبة النفايات الصلبة من المواد العضوية المتنوعة القابلة للتعفن لنحو ٤٣ %، في حين مثلت نفايات الاستخدام المنزلي من المواد العضوية ٢٠ % ،بينما مثلت النفايات الصناعية نسبة أقل فشكلت نسبة المخلفات الصناعية من المطاط و الجلود و البلاستيك نحو ١٣ % (Mensah , A., 2006,759,761).

و قد تهيأت للمدن الجديدة مثل أبوجا فرص لتفادى المشاكلِ الحضرية التي ارتبطت بالكثيرِ من المدن العواصم الأخرى في غربي إفريقيا ، و لكن على الرغم من ذلك تسبب النمو الحضري السريع للعاصمة الجديدة والذي جاء نتيجة الانتقال الكثيف للمؤسسات الحكومة الاتحادية و كل السفارات ، و مقار العديد من الشركات الوطنية والدولية إلى العاصمة أثناء التسعينياتِ، في ظهور القصور المبكر في أداء الخدمات و المرافق التي صممت لاستيعاب نمو المدينة في مراحلها الأولى ، فيعانى نظام إدارةِ النفايات الصلبة الحالي على سبيلِ المثال من مشكلات تتعلق بتطبيق سياسات و تقنية غير مناسبه ، سواء نظم إدارة النفايات في القطاع حكومي مثل الوكالة الاتحادية لحمايةِ البيئةِ في أبوجا أو القطاع الخاص ، وتواجه جميعها مشكلات تتعلق بعدم كفاءة النظام ومواكبتة للنمو السكاني ، هذا بالاضافة لقلة الموارد و الاستثمارات المخصصة للعملية من سيارات النقل ووسائل الجمع و المعالجة و التي تعتمد على الجهد البدنى للأفراد ،كما تقتصر المواقع الحكومية لدفن النفاياتِ والتخلص منها على موقع واحد في Mpape و الذي أصبح يهدد الصحة العامة لاتباع طرق غير آمنة في التخلص من النفايات عن طريق الحرق فتزايدت مشكلة تلوثِ الهواء من النفايات المحترقة في الموقعِ بشكل ملحوظ ، و على الجانب الآخر أصبح الوضع أكثر تعقيدا في القطاع الخاص فتعمل اثنتا عشر شركة خاصة في إدارة النفاية في أبوجا ، و تعتمد على جمع القمامة من المنازل كل ثلاثة أيام ، و يواجه النظام مشكلات تعلق بعدم كفاءة العربات ووسائل النقل المستخدمة ، و اعتماده على العمالة غير الرسمية التي لا تخضع لهيئات أو شركات للإشراف عليها ، غير أن الجانب الأكثر أهمية بالنسبة للعمالة غير الرسمية يتعلق بسيطرتها على عمليات إعادة تدوير القمامة ،فقد وصلت نسبة اعادة تدوير القمامة على مستوى أبوجا في القطاع غير الرسمى لنحو ٤٠% و أغلبها من البلاستيك و الزجاج و التي يتم معالجتها و إعادة تصنيعها بطرق بدائية و رديئة ، و مثلت نسبة المخلفات القابلة للتدوير و المعالجة بالتصنيع ٣٧% طبقاً لما أظهرتة دراسة مسحية لنوعية المخلفات على مستوى مقاطعات أبوجا عام ٢٠٠٤ (Imam, A., et al, 2008 ,1,5) .

د-مشكلات النقل الحضري:

تعانى المدن الكبرى في غربي إفريقيا كسائر مدن إفريقيا جنوب الصحراء وإفريقيا عامة من مشكلات الاختناق والازدحام المروري وعدم كفاءة ونقص عمليات الصيانة والإصلاح للطرق ووسائل وحافلات النقل، ولهذا يواجه قطاع النقل الحضري داخل المدن الكبرى والعواصم في غربي إفريقيا مشكلات منها زيادة الضغط على وسائل النقل والمواصلات مع تحمل السكان لمزيد من الأعباء والضغوط الناجمة عن ارتفاع تكاليف وسائل النقل المريحة مما يزيد من فرص الوقوع تحت طائلة مخاطر وسائل النقل البديلة التي تعانى من نقص معاملات الأمان بها،وقد شهد قطاع النقل الحضري في مدن وعواصم أفريقيا جنوب الصحراء تغيراً خلال الخمس عشرة سنة الماضية قبل ٢٠٠١ ، حيث تمت خصخصة العديد من شركات النقل كما هو الحال في "كوناكرى دكار" ، و جاء الاتجاه نحو خصخصة قطاع النقل الحضري في العديد من عواصم غربي إفريقيا وعواصم إفريقيا جنوب الصحراء مثل ياوندى / وبرازافيل كأحد الحلول المقترحة لحل مشكلات النقل داخل المدن بعد أن تدنت خدمات النقل في العديد من شركات النقل العام، مثل شركة النقل في (دكار وكيب فرد) و التي تدنت خدماتها خلال فترة قصيرة منذ ١٩٩٣ وحتى ١٩٩٩ فانخفض عدد المركبات والحافلات من ٢٦٠ أتوبيس إلى ٥٠ أتوبيس فقط عام ١٩٩٩، و أعلنت الشركة إفلاسها بعد ذلك و تم وعرضها لنظام الخصخصة ،غير أن أسوا التغيرات التي شهدها قطاع النقل في عواصم غربي إفريقيا هو تزايد دور قطاع النقل غير الرسمى في العديد من المدن والعواصم كما هو الحال في (بماكو / واجادوجو / نيامى / أبيدجان) والتي شهد قطاع النقل العام بها انحداراً في آدائه ، " فقد انخفض مستوى آداء شركة النقل العام في "أبيدجان" خلال الفترة من ١٩٨٨ – ١٩٩٨ فانخفضت خلالها أعداد الحافلات نسبة ٢٠% عن الفترة السابقة مع الزيادة النسبية لأعداد المستخدمين والمسافرين مما يزيد من حدة مشكلة النقل الحضري فيها خاصة مع استمرار قطاع النقل العام في إدارة قطاع النقل الحضري داخل المدينة.(Bultynck ,P., 2001, 3,9).

وقد أشارت دراسات النقل الحضري في (أكرا) إلى سيطرة القطاع الخاص على إدارة قطاع النقل الحضري في المدينة، وتخضع بعض عمليات النقل لإشراف اتحاد شبكة النقل الخاص في غانا (GPRTU) ،بينما يخضع البعض الآخر للإشراف الاتحاد المشترك للنقل في غانا {GCTU} ،في حين يعمل الباقى بمفردهم دون القيد بأى منظمة أو اتحاد ، و شهد قطاع النقل الحضري في (أكرا) تحولاً نحو القطاع غير الرسمى بعد عام ١٩٨٠ بعد أن كان يخضع خلال الفترة السابقة عن ١٩٨٠ لإشراف الدولة، ثم انهار هذا النظام نتيجة لضعف وعجز الموارد الاقتصادية والمالية اللازمة لإدارته ، فلم يشهد قطاع

النقل والمواصلات تحسناً فعلياً على الرغم من إدراج أسطول نقل جديد، فأغلب الوسائل الحديثة من الوسائل غير المريحة والأكثر عرضة للمخاطر (المينى باص – الميكروباص – والتاكسى) ، و يخضع القطاع العريض منها لسيطرة وملكية الأفراد من الطبقة المتوسطة، ويواجه هذا النوع من النقل مشكلات عديدة يرتبط بعضها بنقص معاملات الراحة والأمان ، و قلة كفاءتها وفعاليتها فلا تستوعب طاقة (المينى باص والميكروباص) سوى ٦٠% فقط من إجمالي طاقة الركاب، كما ترتفع تكاليف تشغيل هذا النوع من وسائل النقل إذ تكافئ تكاليف تشغيل ٣ "مينى باص" تكاليف تشغيل أتوبيس نقل من الحجم القياسي، بالإضافة لغياب التخطيط والإدارة وقلة خبرات العاملين في هذا القطاع ، وارتباطه بفئات العمر الصغيرة نسبياً من المتسربين من التعليم ومن العاطلين والعاجزين عن الحصول على فرص عمل أخرى وكلها من الفئات الفقيرة الواقعة تحت معاناة فعلية،هذا فضلاً عن أن أغلب وسائل النقل من المينى باص – أو التاكسى المستوردة من اليابان تكون في أغلبها سابقة الاستخدام لمدة تتراوح بين ٥ : ٨ سنوات قبل أن يجلبها الموردون إلى غانا وهو ما يؤدى إلى الإسراع في تهالكها وتدنى أدائها خلال فترة قصيرة(Addo, S.T, 2002, 2 ,7).

وقد تحول أيضاً نظام النقل الحضري في (كوناكرى) إلى قطاع النقل غير الرسمى منذ عام ١٩٩٠ بعد أن توقفت شركة (SOGE TRAG) عن الإشراف على أعمال شبكة النقل العام والمواصلات في (كوناكرى) ، فتحول نظام النقل العام إلى وسائل النقل الصغيرة (المينى باص والميكروباص) والتي تعرف محلياً في كوناكرى (Magbanas)، هذا بالإضافة إلى عدد قليل من أتوبيسات الجمعيات الأهلية التي تتجه خطوطها من الميناء نحو الضواحى (SSATP, 2004,11).

ويستأثر قطاع النقل في مدن وعواصم غربي إفريقيا بنصيب كبير من إنفاق الأسر والذي قد يصل إلى ٢٨% من حجم إنفاق الأسر نتيجة لارتفاع تكاليف النقل في العواصم والمدن الكبرى في إفريقيا جنوب الصحراء ،فقد وصلت نسبة إنفاق الأسر على قطاع النقل عام ٢٠٠٠ إلى ١٢.٥% من حجم إنفاق الأسر في (أبيدجان) ونحو ١٣% من إنفاق الأسر في (واجادجو و لومى)، بينما خصصت الأسر في دكار نحو ١٧% من ميزانيتها عام ٢٠٠٠ للإنفاق على النقل والمواصلات والذي يعتبر جزءاً من الحياة اليومية لسكان المدينة للانتقال في رحلات العمل اليومية والوصول للأسواق والحصول على الخدمات الاجتماعية بأنواعها (الصحة / التعليم) (Bultynck ,P. 2001,12, 15).

و تسيطر العديد من المشكلات على أداء قطاع النقل الحضري وعملية النقل بأكملها في عواصم غربي إفريقيا وجنوب الصحراء بوجه عام ، و تتعلق أولها: بقصور نظام النقل العام وخدماته وعدم

تنظيمها ثانياً: قصور شبكة الطرق الحالية وفقر تلك الشبكة وتوزيعها مع استمرار غياب الصيانة والإصلاحات، فتتفاوت تغطية شبكة الطرق داخل العديد من المدن العواصم والمدن الكبرى كما هو الحال في أكرا، والتي تعتمد شبكة طرقها على النمط الإشعاعي فتتفرع وتتشعب من منطقة الأعمال المركزية في حين أن أكثر الأجزاء قصوراً في تغطية الشبكة تظهر في الاتجاه الشرقي الغربي، والذي يعد اتجاهاً محلياً هاماً تقوم وظيفته الأولى بالضرورة على تغطية وخدمة عملية الوصول للمناطق السكنية ،وتعانى شبكة الطرق والتي تتكون من ٤ طرق إشعاعية في ثلاثة منها من زيادة الضغط والازدحام المرورى بشكل شبه دائم، بينما تعانى شبكة الطرق في (أكرا) بأكملها من غياب وسوء توقيع نقاط التحكم وإدارة المرور وغياب تخطيط نقاط التفرع والتحويلات للطرق، هذا بالإضافة لعدم وجود مخططات تحدد نهايات خطوط وسائل النقل، لهذا فإن معظم نهايات الخطوط تقع في الشوارع بين المناطق السكنية كما أن معظم مواقف السيارات تتركز في أراضي فضاء من الملكيات الخاصة. (Addo, S.T, 2002,9, 10).

و يعتبر السكان الفقراء في المناطق السكنية والأحياء الفقيرة أقل حظاً في الحصول على خدمة النقل والمواصلات كما هو الحال في " أحياء السكن الفقيرة فيMatam و Dixinn في"كوناكرى والتي حرمت أغلب أحيائها من خدمات النقل الحضري، فتحتاج السكان في الأحياء الفقيرة لنحو ربع ساعة من السير المتواصل للوصول لأقرب طريق مرصوف مقارنة بالأحياء السكنية الأخرى في وسط المدينة، وتقف الظروف الطبوغرافية والطبيعية لمناطق سكنى الفقراء كمحدد أساسى لعملية وصول خدمات النقل ومد شبكات الطرق ورصفها، فلا تتجاوز نسبة الطرق المرصوفة في ضواحى وهوامش (كوناكرى) وأحيائها الفقيرة نسبة ١٨% مقارنة بـــالمنطقة المركزية والتي تصل بها نسبة الطرق المرصوفة لنحو ٦٥% ، فتتركز شبكة الطرق بكثافة وبصورة جيدة النوعية في بعض الوحدات في (Kaloum) ، وبدرجة أقل فيMatam وDixinn ، ويمثل فقر شبكة الطرق في كوناكرى أحد أهم جوانب مشكلات النقل الحضري بالمدينة ، فضلاً عن ارتفاع تكاليف النقل خاصة بالنسبة لسكان الأحياء الفقيرة من الطبقة العاملة والحرفيين والعاملين بقطاع الأعمال غير الرسمية ، كما أن هناك العديد من المعوقات التي تزيد من صعوبة الأمر حيث ترتبط مشكلات عملية النقل والمواصلات ببعض عناصر تلك العملية مجتمعة أو منفردة ،فتتأثر بالعديد من المشكلات الاجتماعية والبيئية وأهمها غياب ونقص وجود الأرصفة وطرق المشاة في كثير من الأحيان ، فضلاً عن تعديات الباعة الجائلين عليها، وفقر خدمات الطريق من الإضاءة مما يزيد من فرصة التعرض لحوادث الطرق والجرائم هذا فضلاً عن انتشار القمامة في أغلب الطرق. (SSATP, 2004,13 , 14).

(٤) المشكلات البيئية:

(أ)مخاطر وتهديدات البيئة الطبيعية

تتعقد وتتعدد العلاقات بين البيئة والمدينة ، فقد تواجه المدن العديد من المشكلات التي تتعلق بظروف بيئتها الطبيعية مما يؤثر بشكل مباشر على المدينة و يلحق بها العديد من الأخطار ، و تتزايد حدة تلك المخاطر في المدن العواصم و المدن الكبرى التي يتعرض بها أعداد كبيرة من السكان لهذه المخاطر ، و تواجه بعض المدن العواصم في غربي إفريقيا بعضا من المشكلات البيئية التي تتعلق بظروف و خصائص بيئتها الطبيعية ، مما يؤثر بشكل مباشر على المدينة، فتعانى بعض المدن العواصم الساحلية فى غربي إفريقيا بشكل خاص من الوقوع تحت أخطار وتهديدات ترتبط ببيئتها الطبيعية مثل التعرض لأخطار الفيضان ، في نفس الوقت الذي تعانى فيه بعضها من مشكلة سوء التصريف خاصة فى فترات قمة الأمطار أو العواصف المطرية ، وعلى الجانب الآخر تعانى مدن النطاق الصحراوي من نوبات الجفاف المتكررة و ما يرتبط بها من نقص المياه و ندرتها و مظاهر التصحر ، ، بينما تعانى مدن البيئة المدارية الحارة من مشكلات تتعلق بظروف موقعها ما يرتبط به من انتشار أنواع عديدة من الأمراض مثل (الملاريا، الكوليرا...) (الأمم المتحدة،٢٠٠١، ٥٧، ٥٨).

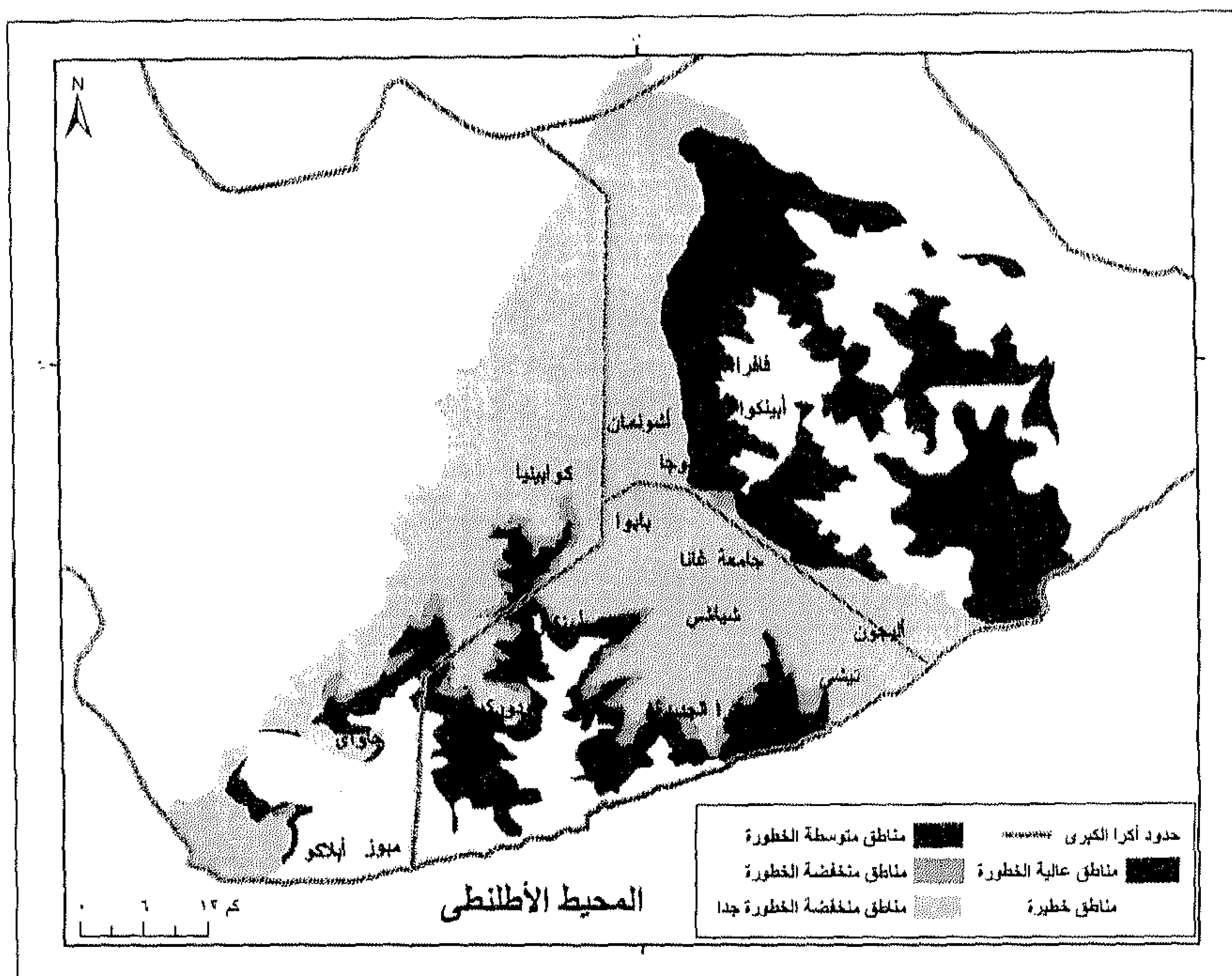
***أخطار الفيضان و ارتفاع مستوى سطح البحر:**

تعانى العديد من المدن والعواصم الساحلية في غربي إفريقيا من التعرض لأخطار الفيضان بشكل مستمر مثل (أبيدجان – لومى – فريتاون –دكار– وأكرا) ، حيث تقع معظم العواصم السابقة على حافات الليجونات والكثبان ، مما يعرضها لنوبات الفيضان وموجات المد والجزر والعواصف الشديدة ، ولهذا فرضت الجهات الحكومية في هذه المدن إجراءات قانونية رسمية تمنع وتحظر البناء فى المناطق المهددة بأخطار الفيضان ، خاصة و أن تلك المناطق تعد جاذبة للسكان من ذوى الدخل المنخفض والمهاجرين ممن يتجهون لهذه المناطق للبناء والاستقرار لانخفاض أسعار الأراضي بها، وتعانى تلك المناطق من كافة مشكلات المناطق العشوائية ومناطق الإسكان غير الرسمى بأنواعها (Collignon, B., 2000, 25).

وقد شهد المحيط الحيوى للمنطقة الساحلية وخط الساحل في غربي إفريقيا العديد من التغيرات التي لا تتعلق بالنشاط البشرى وإنما بالتغييرات الطبيعية، مثل تغيرات ارتفاع مستوى سطح البحر كما هو الحال في (غانا) و تسارع معدلات اقترابه من مستوى اليابس خلال ١٠٠ سنة الماضية ، والتي فقدت خلالها غانا نحو ١ كم من الأرض فى المناطق المجاورة لروافد نهر الفولتا بجوار ليجون (كينا) ، ومن المتوقع أن يستمر ارتفاع مستوى سطح البحر فى المستقبل خلال المائة سنة القادمة بمعدل ٠.٨ متر ، وقد

تعرضت (أكرا) العاصمة لأخطار الفيضانات بصورة كبيرة خلال الفترة من ١٩٥٥ وحتى ١٩٩٧ فتم تقدير الخسائر المادية الناجمة عن الفيضان بنحو ٥٠ مليار دولار ، في حين تجاوزت الخسائر البشرية ١٠٠٠ نسمة مع تشريد ما يزيد عن ١٠٠٠٠ نسمة ممن فقدوا منازلهم ، وكما يتضح من الشكل رقم (٧٩) .

شكل رقم (٧٩) درجات خطورة الفيضانات في أكرا عام ٢٠٠٠



المصدر : بتصرف اعتمادا على

Kofi ,B.: Application Of a rational Model In GIS for Flood Risk Assessment In Accra, Ghana ,Journal Of Spatial Hydrology, International Hydrological Program, UNESCO and ITC. Netherlands, 2000.

تمثل المنطقة بين (بوتيانورBotianor / سوكيومو Sokumo) وبين (جيمس تاون James Town /أوياريفا Oyarifa) أهم المناطق المعرضة لأخطار الفيضان بدرجات مختلفة ، وتقع المنطقة بين ٠.٣°، ٠.٢٥° غرباً وبين دائرتي عرض ٥.٣٠ و ٥.٥٣ شمالاً ، ويحدها "تيما"من الشرق والمحيط الأطلنطي جنوباً وسد (Weije) من الغرب وتلال (أكوامبى) من الشمال، وتتميز المنطقة بانخفاض مستوى السطح وتسودها الانحدارات الطفيفة باستثناء بعض المناطق المرتفعة مثل تلال (كوابينيا Kwabenya) ، ويقع نحو ٦.٩% من تلك المنطقة ضمن مناطق الخطورة القصوى ، بينما سجل ٤١.٧٤% منها كمناطق عالية الخطورة و تصل نسبة المساحات الأقل عرضة لأخطار الفيضان إلى

٢٦.٨٥% ، وترتفع أخطار التعرض لمشكلات الفيضان في المنطقة بأكملها خلال فصول قمة الأمطار بين شهور (مايو/أغسطس) (أكتوبر / نوفمبر) وخاصة في مناطق حول المجاري المائية في(Sokumo / Lador / Mahahuma/adaw). (Kofi ,B., 2001,2 ,18) .

كما تعاني جزيرة الرأس الأخضر وعاصمتها "برايا" من التعرض المستمر لأخطار الفيضان، لتعرضها المستمر للعواصف الإعصارية ، بالإضافة إلى الأمطار المحلية الغزيرة التي تنشأ نتيجة الاضطرابات الجوية المصاحبة لحركة الرياح الموسمية الجنوبية الرطبة من الأطلنطي و الرياح التجارية المعروفة برياح الهرمتان ، و تعتبر الفترة الأساسية لحدوث العواصف الفترة من يوليو / إلى أكتوبر و تبلغ ذروة تكرراها بفواصل صغيرة خلال شهر سبتمبر ، و تتعرض بعض المناطق الحضرية و شبه الحضرية في "برايا" لمخاطر الفيضانات والجريان السطحى و العواصف الرعدية لوقوعها في طرف نهاية خط تقسيم المياه بين ثلاثة أحواض تصريف، وتتزايد مخاطر و مشكلات الجريان السطحى في مناطق الترباب العارية و التكوينات البازلتية ، ومناطق الترباب الضعيفة في المساحات الفاصلة بين أحواض التصريف والمعرضة باستمرار لإزالة الطبقات المجواه منها نتيجة تناوب نوبات الجفاف و المطر الغزير فتستقبل هذه المناطق ١٩٢.٥ مم من المطر سنويا، كما تتسبب الأمطار الإعصارية و شدة الجريان السطحي في حدوث تعرية أخدودية وتكوين مجارى مائية جديدة بشكل مستمر ، كما تسببت فى إلحاق الأضرار بشبكة الطرق و المنشآت السكنية في منطقة المجاري العليا للأحواض التصريف حيث يزيل السكان الطبقة المجواه من التربة لاستخدام الأرض في أغراض البناء السكني (Sabin, A., 1999, 1,6).

و تتعرض العديد من المناطق أيضا في دكار، لأخطار الفيضان و مشكلات سوء التصريف و الجريان السطحى بشكل دائم ، و خاصة أثناء الفصل المطير مما يلحق أضراراً بالغة بالمدينة ، تتضمن تضرر المباني و المنشآت ، فضلاً عن انتشار البعوض والحشرات الأخرى المرتبطة بأخطار صحية، و تمثل منطقة المدينا أكثر قطاعات المدينة تضرراً من أخطار الفيضان و أكبرها من حيث درجات الخطورة كما يتضح من الشكل رقم (٨٠) ترتبط منطقة الخطورة بمنطقة تداخل التكوينات الرملية و الصلصالية ، مما يرفع من درجات الخطورة في محلات (فان و فاص) و التي نادرا ما يتعدى منسوبها ٥ أمتار فوق مستوى سطح البحر.

شكل رقم (٨٠) مخاطر الفيضانات في دكار

المصدر :بتصرف اعتمادا على:

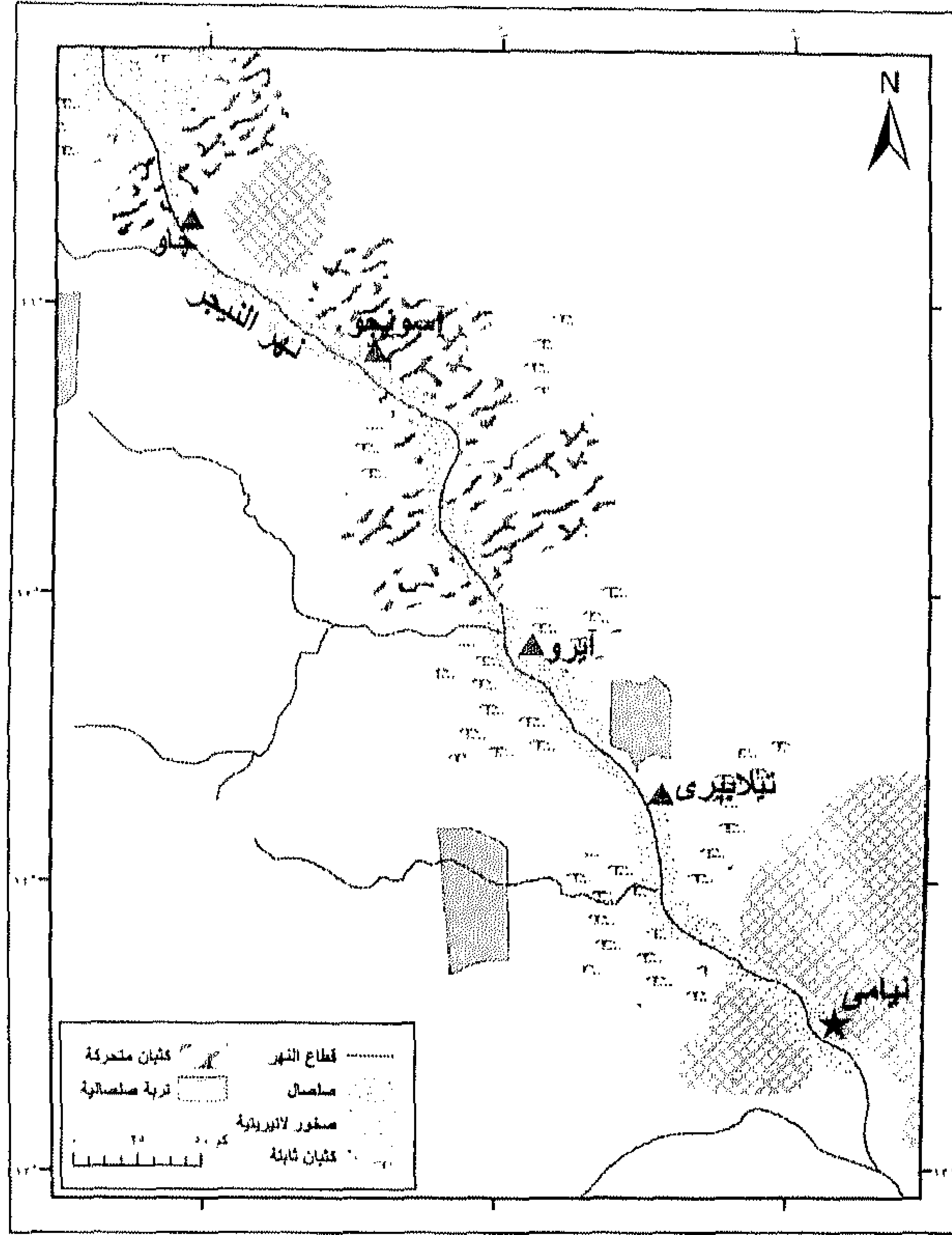
Diop , M. & Lo, P.: Problems Associated With Flooding in Dakar, Western Senegal, Influence of Geological Setting And Town Management, Bulletin of Engineering Geology and the Environment Volume 58, Number 2, 2000, 149

و تواجة قطاعات أخرى من المدينة مشكلات الجريان السطحى و الفيضان حول شبكة تصريف المياة التي تم إقامتها في المدينة منذ الفترة الاستعمارية بهدف تجميع و صرف مياه الأمطار نحو البحر،و التى تحركت نحوها الهجرات الريفية الحضرية واستقرارت في المناطق منخفضة المنسوب بها منذ توالى فترات الجفاف ، و مع غياب عمليات الإدارة و التخطيط وإهمال تلك القنوات وعرضت للانهيار في بعض الأجزاء خاصة مع الفصل المطير ، كما ساعد إلقاء المخلفات الصلبة في قنوات التصريف على تعرضها للفيضان و الطفح نتيجة غياب الصيانة ، كما تسبب إهمال طبيعة التركيب الجيولوجي لدكار في أغلب الأحيان في زيادة مخاطر الجريان السطحي في المناطق الرملية والصلصالية من التربة وعرض الكثيرمن الطرق و المنشآت للتلف ، وضاعف من حدة المخاطر الصحية (Diop , M.B, 2000, 145,147).

*** حركة الكثبان الرملية و مشكلة التصحر و تداعياتها :**

تواجه مدن نطاق الساحل و الصحراء مشكلات تتعلق بطبيعة بيئتها الصحراوية ، و تؤثر على بيئة المدينة ، مثل حركة الكثبان الرملية كما في "نيامى و نواكشوط "، و يقصد بحركة الكثبان انتقالها من مكان لآخر في اتجاه منصرف الرياح ، فتتحرك الكثبان الرملية فوق الأراضي المنبسطة حينما تنعدم عوامل تثبيتها،وتواجه نيامى مشكلة زحف و حركة الكثبان الرملية ،كما يوضح الشكل رقم (٨١)

شكل رقم (٨١) حركة الكثبان الرملية نحو مدينة نيامى



المصدر : بتصرف اعتمادا على

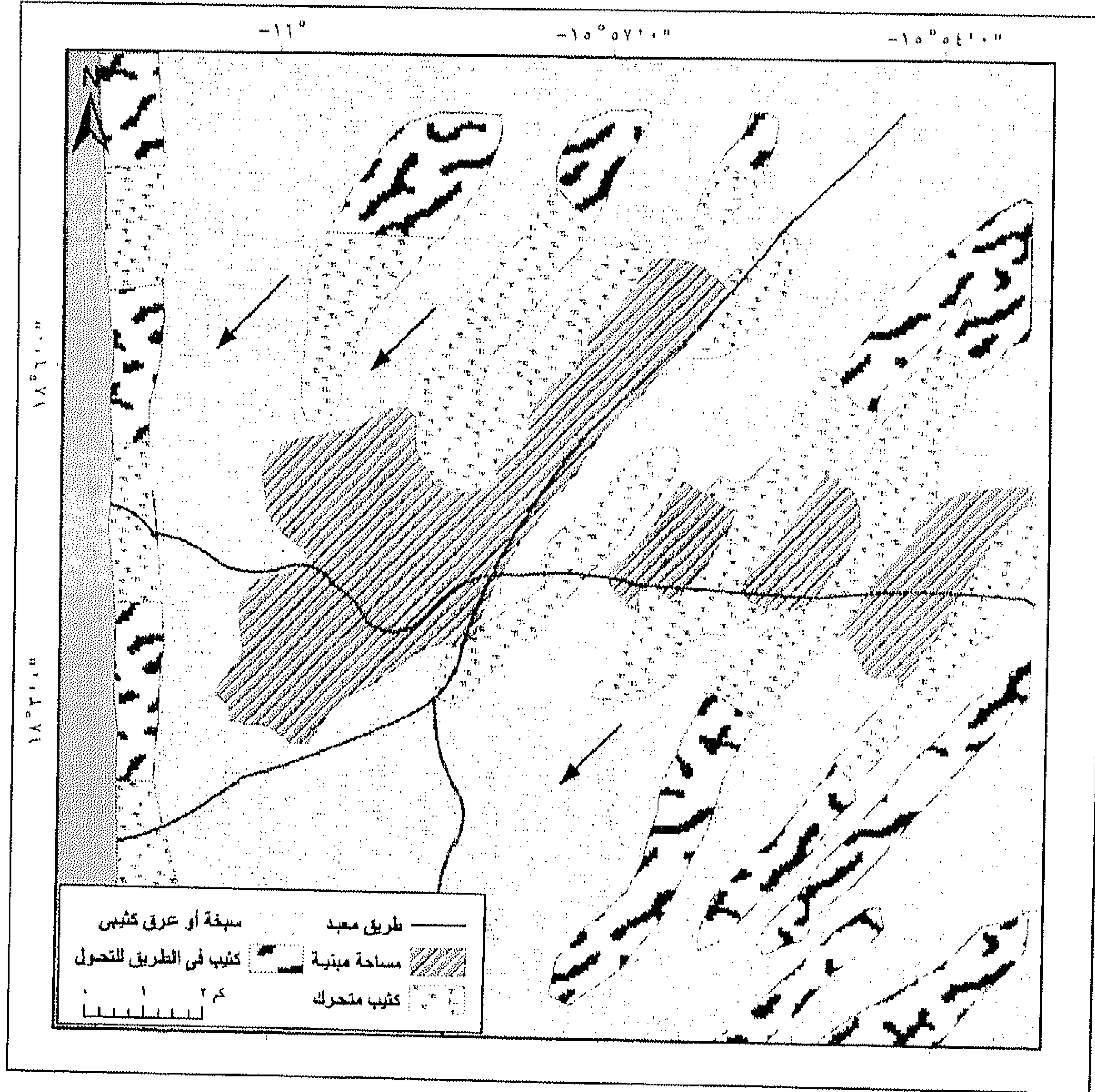
Prescott; H. P. & Grove: Sand Formations in the Niger Valley between Niamey and Bourem, Geographical Journal, Vol. 126, No. 2. Jun., 1960, 200

و تمتد الكثبان الرملية بطول النصف الأدنى من نهر النيجر، وتتركز حول المدينة في اتجاه الغرب الشمال الغربي وتمتد أغلبها في أطوال تتراوح بين ٧–٢٠ كم بينما يتراوح ارتفاعها بين ٦ أمتار و تتباعد بمسافة نحو ٣كم ، و قد تم تثبيت أغلب الكثبان المتحركة في المنطقة باستزراع النباتات الشوكية ، و قد حدت الكثبان الرملية من توسع المدينة في القطاع الغربي للنهر ، فتجنب النمو العمراني منطقة الكثبان و ظل قريبا من النهر، ولا يمثل تثبيت الكثبان ضماناً كافياً للاستقرار العمراني ، فتتسبب

عمليات الرعي الجائر و حركة قطعان الماشية للشرب من مياه النهر خاصة في فصل الجفاف في منطقة الهوامش في الاضرار بعمليات التثبيت (Prescott, H. & Grove, 1960,200,201) .

كما تواجه نواكشوط مشكلة حركة الكثبان في ثلاث مناطق رئيسية كما يتضح وشكل رقم (٨٢)

شكل رقم (٨٢) حركة الكثبان الرملية حول مدينة نواكشوط



المصدر : بتصرف اعتمادا على :

سيدي مالك ولد محمد فاضل،التصحر فى موريتانيا: دراسة جغرافية، معهد البحوث و الدراسات العربية، قسم الجغرافيا، القاهرة، ٢٠٠٦ ،١٣٤،١٣٩ .

و يمتد الكثيب الأول و هو (كثيب الحزام الأخضر في (تفرع زينة) ،و يبلغ ارتفاعه ١٧.٧٥ متر ، و تقع مجموعة الكثبان الثانية إلي شمال شرق المطار و يصل ارتفاعها ٢٨.٣٦متر ، و تضم المجموعة الثالثة كثبان شمال نواكشوط في"تيارت"و يبلغ ارتفاعها ٧.٩٢متر)، و تتحرك الكثبان الصغيرة بمعدلات أسرع لتلتحم بغيرها من الكثبان و تكون كثباناً أكبر ، و يعد الانجراف بالرياح أحد أهم المخاطر التي تهدد المدينة و تتسبب في تكوين الكثبان الرملية المتاخمة للمدينة و التي بلغ عددها اثنى عشر كثيبا متنوعة الأحجام ، راجع ملحق رقم (١٠) ،و قد ساعد انحدار سطح نواكشوط من الشرق للغرب في تركز

الكثبان الرملية النشطة في الشرق ، و سرعة معدل حركة الكثبان الرملية الزاحفة من الشرق للغرب و هو ما حد من نمو المدينة باتجاه الشرق ، و على الرغم مما تتسبب فيه الكثبان الرملية من توجيه النمو العمراني للمدينة ، امتدت المناطق شبه الحضرية خلال الفترة من ١٩٧٤ - ١٩٩٤ على محور نواكشوط – روصو تحت قبضة الرمال المتحركة نتيجة النمو الحضري السريع للمدينة ، و تتعرض المنطقة لزحف الرمال المتحركة نحو الطرق مما يعرقل حركة المرور باستمرار ، وتسبب في إلحاق الأضراربالمساكن و المزارع (سيدى مالك ولد محمد فاضل،٢٠٠٦ ،١٣٤،١٣٩) .

كما يعانى نطاق إقليم الساحل في غربي إفريقيا بصورة واضحة من مشكلة التصحر والجفاف، ففي كل عام يؤدى التصحر إلى فقد مساحة تصل إلى ٢٠٠.٠٠٠ كم متر مربع وهى المساحة التي تمثل مساحة توازى السنغال، مما يهدد الأرض الزراعية ويعرض السكان لسوء التغذية والمجاعة، حتى أصبح نقص الغذاء في كثير من الأقطار الإفريقية أمراً مألوفاً ، وقد ظهرت مشكلة التصحر بصورة واضحة منذ فترة السبعينات من القرن العشرين مع مهاجمة الجفاف لجزء كبير من إفريقيا ، فقد شهد إقليم الساحل الأفريقى طوال القرن الماضي تعاقباً لفترات الجفاف حتى القرن الحالى ، غير أن موجة الجفاف ونقص الغذاء خلال الثمانينات أثرت بشكل كبير على الإقليم الممتد من (موريتانيا) غرباً وحتى (الصومال) شرقاً، وقد أدى الجفاف والتصحر وعدم كفاية المياه و الأرض للزراعة في الريف إلى تفاقم مشكلة الهجرة إلى المدُن فراراً من المجاعة والجفاف ، فشهد (النيجر) أسوأ جفاف خلال القرن العشرين تأثر به ٢.٥ مليون نسمة من جملة السكان الذين يبلغون ٦.٥ مليون نسمة، بينما تحرك نحو ٤٠٠.٠٠ ألف من مواطن نحو المدن الكبرى ، كما تسبب الجفاف وتشريد نحو أثر الجفاف على نصف مليون نسمة من السكان في (بوركينافاسو) الذي بلغ حجمهم نحو ٦.٩مليون نسمة. (أحمد اسماعيل وآمال شاور،١٩٩٨، ٢٧٥،٢٧٧).

وقد استقبلت (نواكشوط) النصيب الأكبر من النازحين نحو العاصمة بعد مداهمة الجفاف للمناطق الريفية خلال السبعينات والثمانينات، و امتد نمو الكتلة الحضرية المبنية للمدينة بجوار المطار إلى الشمال من وسط المدينة ، و زحف النمو العمراني باتجاه الغرب من القسم المخطط من المدينة والذي شهد معدلات نمو سريعة ناجمة عن تزايد تدفقات الهاربين من الجفاف، و أظهرت نتائج استبيان منظمة الصحة العالمية عام ١٩٨٠خلال موجات الجفاف ، أن ٣٩% من الأسر وخاصة في مناطق الأحياء الفقيرة لا تحصل إلى على وجبة واحدة في اليوم، كما انخفض وزن نحو ٦٨% من الأطفال في الأحياء الفقيرة بنسبة ٨٠% عن المعدل العالمي لمنظمة الصحة، في حين نقص وزن نحو ٣٦% عن٦٠%من المعدل العالمي، ووقف الفقرسبباً مباشراً لسوء التغذية المتأصل في الأحياء الفقيرة(Theunynck, S., 1985, 14)

(ب) تدهور البيئة الحضرية و تلوثها:

*إزالة الغابات و الأحراج :

تتجه العلاقة بين سرعة النمو الحضري وبين التدهور البيئي نحو التعقد الشديد مع استمرار عمليات النمو السكاني السريع ، وطبقاً لتقديرات برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام ١٩٩٥ تمت إزالة نحو ٥% من مساحات الغابات في العالم خلال فترة قصيرة تمتد بين ١٩٨٠ – ١٩٩٥ ، وتواجه النظم البيئية في المدن الإفريقية كما تشير تقارير الأمم المتحدة في النطاقات الساحلية ومناطق الأراضي الرطبة والمراعى الطبيعية والعديد من مناطق الغابات والأحراج بوجه خاص تهديداً مستمراً بسبب الزحف الحضري عليها (الأمم المتحدة، ٢٠٠١، ٢١) ، وقد دفعت الحاجة المتزايدة للوقود الخشبى بشكل أساسي في نطاق الساحل السوداني في غربي إفريقيا لتزايد إزالة غابات السافانا في مناطق الأراضي الجافة وخاصة الإحراج ، والتي شهدت إزالتها تزايداً مستمراً لتغطية احتياجات الزيادة السكانية من الوقود بعد تزايد النمو العمرانى للمدن العواصم ، فعلى سبيل المثال تم إزالة الأحراج والأشجار في نطاق ٧٠كم حول العاصمة (واجادوجو) خلال الفترة من نهاية ١٩٦٠ وحتى ١٩٧٠ لاستخدامها كوقود ، و تزايد الوضع سوءاًمع فترة الجفاف التي تعرض لها نطاق الساحل السوداني ، وما صاحبها من نمو المدينة و زيادة المخاوف من ارتفاع أسعار البترول على مستوى العالم ، فزاد الضغط على موارد الغابات و الأحراج راجع ملحق رقم (٨).

فيمثل استخدام الأخشاب في وقود الطهي أو الاستخدام المنزلي الوسيلة الأساسية في واجادوجوعلى سبيل المثال ، فتعتمد نحو ٧٦.٣% من الأسر المعيشية عام ٢٠٠٦ على استعمال طاقة الأخشاب بأنواعها و خاصة الحطب و الذي يمثل وحده نحو ٧٠.١ % من الأخشاب المستخدمة ، بينما يشكل الفحم المصدر الثانى الأكثر استخداماً في الوقود المنزلي بنسبة ٦.٢ % ، و تقتصر نسبة مستخدمي الكيروسين على ٣.٤ %من الآسر المعيشية وتقل نسبة مستخدمي الطاقة الكهربائية في الطهي إلى ٠.٦ % ، في الوقت الذي ترتفع فيه نسبة المعتمدين على الوقود من المخلفات الحيوانية و النباتية الصلبة إلى ٦.٧% (Ouedraogo, B., 2006 , 88).

كما وقف النمو الحضري السريع (لنيامى) من مدينة صغيرة في الدولة لا تتعدى ٥٠ ألف نسمة عام ١٩٦٥ ونموها لنحو ٤٠٠ ألف نسمة عام ١٩٩٢، سبباً وراء تدهور غطاء النبات الطبيعي ، نظراً لاعتمادا السكان على الفحم النباتي والأخشاب لتوفير مصدر للطاقة ، فتم إزالة الغابة الواقعة في جنوب غرب نيامى في دائرة نصف قطرها ١٥كم جنوب غرب نيامى نتيجة لاستهلاك أخشابها في الوقود

بدلاً من أن تستمر توفر بيئة صحية للمدينة كما يتضح من ملحق رقم (٧).

وقد بدأ اهتمام العديد من المنظمات الدولية مثل هيئات البنك الدولي بدراسة مشكلة إزالة الغابات منذ عام ١٩٨٥ ، وانتهت العديد من تقارير البنك الدولي عام ١٩٨٥ بعد إجراء دراسة على العديد من المناطق التي تم إزالتها من الغابات في نطاق الساحل السوداني إلى أن المدن الكبرى تعتبر المسئولة عن تلك الظاهرة بشكل أساسي، كما أشارت تلك التقارير إلى تقدير الاحتياجات اللازمة لكل من [بوركينافاسو والنيجر، ومالي والسنغال، جامبيا] نتيجة زيادة معدلات استهلاك الوقود النباتي والتي ستبلغ حدتها عام ٢٠٢٠ في كل الدول السابقة. وتأتي عملية إزالة هوامش الغابات حول المدن بغرض زراعة تلك المساحات دون استخدام تلك الأخشاب في الوقود بالضرورة وطبقاً لتقارير وبيانات المكاتب الحكومية للإشراف على الغابات ضمن الآثار السلبية للنمو الحضري على البيئة فإن إزالة هوامش الغابات في كلاً من (بماكو / نيامى / واجادوجو – دكار) تعود نسبة كبيرة منها لغرض استخدام تلك المناطق في الزراعة وإن كانت المدن في نفس الوقت مسئولة عن سبب إزالة تلك الهوامش بغرض توفير الاحتياجات الغذائية .(Ribot ,J., 1999,9 , 12)

وتشير التوقعات طويلة الأجل ضمن دراسات منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة عام ٢٠٠٠ إلى استمرار انعدام الأمن الغذائى واحتمالات استفحاله في عديد من البلدان وخاصة إفريقيا جنوب الصحراء، لما تتطلبه عمليات التنمية والنمو السكاني داخل مدنها الكبرى من توافر حصص متزايدة من الأرض لأغراض تشييد المساكن والصناعات والهياكل الأساسية هذا إلى جانب تدهور نوعية الأراضي وتعرضها لكثير من المشكلات المرتبطة بظروف بيئتها الطبيعية (الأمم المتحدة، ٢٠٠١، ١٩) .

<u>* تلوث موارد المياه</u>

أصبح التدهور و التلوث البيئي مرتبطا ببيئة المدينة بشكل كبير ، مثل تلوث موارد المياه بأنواعها سواء موارد المياه السطحية (الأنهار) أو مياه (الآبار الجوفية)، فتعاني الأنهار في المدن العواصم النهرية في غربي إفريقيا من التلوث بصورة مباشرة، فستخدم مياه الأنهار الجارية للتخلص من النفايات و صرف العديد من الملوثات للنهر مباشرة كما هو الحال في (بماكو و نيامى) ، حيث تتسبب نظم وطرق التخلص من مياه الصرف الصحي بالإضافة إلى صرف مياه الصرف الزراعي ومياه المخلفات الصناعية "الغذائية و التعدينية" في التلوث الكيميائي والبيولوجى للمياه السطحية ، فيتم صرف أغلبها دون معالجة على الرغم من أنها تضم مركبات كيميائية وعضوية خطيرة عالية السمية تتسبب في العديد من الأمراض الخطيرة للسكان، وتتزايد مخاطرالصحية الناجمة عن تلوث المياه بالمخلفات الصناعية في المدن العواصم نتيجة تركز أغلب الأنشطة الصناعية داخل تلك المدن ، فتتركز على سبيل المثال ٦٤% من الصناعات القائمة

في مالي في القطاع الشرقي من بماكو بجوار نهر النيجر، ولا يوجد أى نوع من المعالجة لمياه الصرف الصناعي التي تصرف للنهر مباشرة بكميات كبيرة ، فتنتج ٨ منشآت صناعية فقط بماكو نحو ٢.٢٠٠ متر[٣] يومياً من المياه الملوثة بالمعادن الثقيلة المسببة لأمراض الأورام والسرطان، و يصل إجمالي المياه الملوثة التي تصل للنهر سنوياً دون معالجة ٧٧٠.٠٠٠ متر[٣]. (Diara, A. 2002, 6,8).

كما يشكل استخدام المياه المستعملة دون معالجة مصدراً هاماً لانتشار الأمراض و التأثير على الصحة العامة في دكار، فتعانى أغلب مناطق الهوامش الحضرية في (دكار) من ارتفاع نسبة تلوث المياه المستخدمة في الزراعة بالنترات والمركبات العضوية ومخلفات الصرف الصناعي ، و تنتج كل من (دكار/بكين) نحو ١٢٠.٠٠٠متر[٣] من المياه الملوثة يومياً ، يتم صرف نحو ٥٠.٠٠٠ متر[٣] مباشرة نحو المحيط ، بعد معالجة ٩٠٠٠ متر[٣] منها في محطة "كامبرين" واستخدامها في النشاط الزراعى قبل صرفها، بينما تصرف باقى الكمية إلى البحر مباشرة دون معالجة، و يتم إعادة استخدام نحو ٧٠.٠٠٠ ألف متر[٣] في الأنشطة الزراعية في بكين و"أيواكوام auakam" ، والتي تعتمد على استخدام مياه الصرف الملوثة دون معالجة في حين يتم تسويق منتجاتها الزراعية بين الأحياء الفقيرة في دكار ، مما يعرض العديد من السكان في دكار لمشكلات صحية ترتبط باستخدام المياه الملوثة، فقد سجلت الأحياء الفقيرة في دكار ٤٠٠ حالة إصابة بحمى التيفود عام ١٩٩٦ والتي ترجع أسباب الإصابة في مجملها لاستهلاك الخضر الملوثة من زراعات "بكين " (Mabaye, A. & moustier, P., 1999, 3 ,6,8).

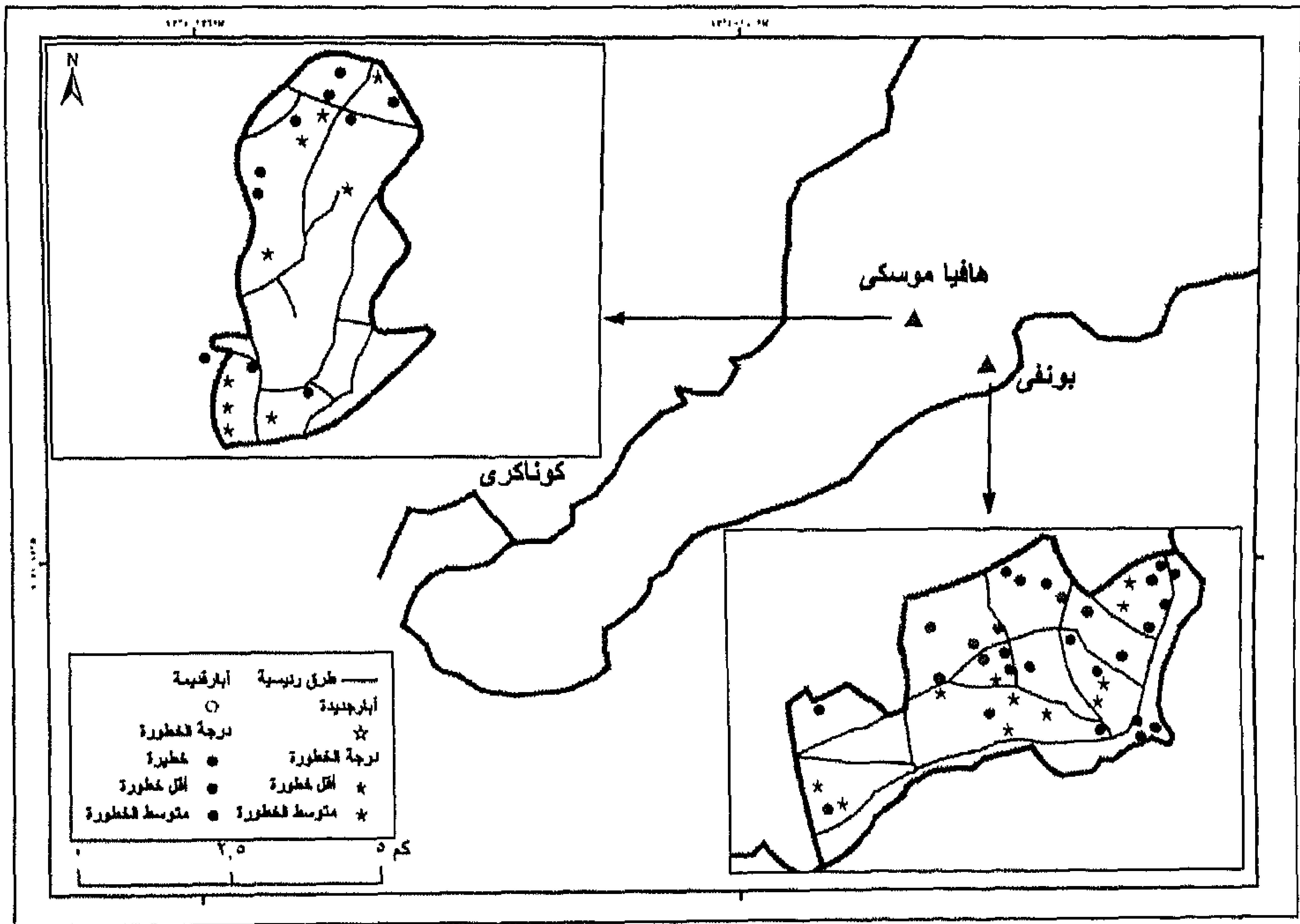
كما تلحق الأضرار البيئية بآبار المياه الجوفية، عند محاولة السكان الاستعاضة عن قصور وعدم كفاية إمدادات المياه بزيادة تعميق آبار المياه الجوفية ، مما يؤدى لانخفاض منسوب المياه بها وتعرضها للترسب الملحي خاصة في المناطق الساحلية ،كما يؤدى لانضغاط الخزانات الجوفية وتداخل مياه البحر والفيضانات. (عزيزة بدر، ١٩٩٨: ٥٥٤).

و تعانى العديد من المدن والعواصم البعيدة عن الساحل في النطاق السوداني من الاستخدام الجائر لمياه الآبار مما أدى لزيادة ملوحتها و دفع السكان للاعتمادا على شراء المياه من الشركات الخاصة، و أصبحت الآبار الجوفية بعد السحب الجائر لا تمثل مورداً كافياً إلا لتغطية القرى الصغيرة حول المدن ،مما دفع المدن النهرية للاستفادة من المياه السطحية عن طريق إقامة محطات لمعالجة مياه الأنهار، كما في [بماكو/نيامى] وإنشاء السدود والخزانات كما في [واجادوجو] ، لمواجهة فقر الآبار الجوفية وارتفاع نسبة ملوحتها ، بينما لجأت (نواكشوط) إلى حفر الآبار الجوفية على مسافات متباعدة قد تصل إلى ٥٠كم بين كل منها ،لارتفاع نسبة الملوحة في المياه السطحية و وقوع أقرب مورد مائي على بُعد ٣٠٠كم من المدينة

وتعانى اثنتان من أكبر مدن وعواصم غربي إفريقيا وهى (دكار/كوناكرى) من ارتفاع نسبة ملوحة مياه الآبار الجوفية نتيجة السحب الجائر ، بالإضافة إلى وقوع المدينتين على أشباه جزر مما ساعد لتعرضها بشكل أكبر لمخاطر ارتفاع منسوب سطح البحر، و تتزايد ملوحة الآبار الواقعة في مناطق المناسيب المنخفضة في مناطق الإسكان غير الرسمي، مما ضاعف من مشكلات سكان تلك المناطق في الحصول على المياه النقية والتي تعد الآبار مصدراً أساسياً لها في ظل غياب وصلات شبكة المياه (Collignon, B., 2000, 13,14).

كما تواجه موارد مياه الآبار الجوفية و خاصة الآبارالتقليدية مخاطر التلوث بمياه الصرف الصحى كما هو الحال في كوناكرى و التي تواجه مشكلة كبرى فى تلوث مياه الآبار الجوفية التقليدية في منطقتى" بونفي Bonfi ، هافيا موسكى Hafia Mosque ، والتي تمثل أفقر أحياء المدينة وأكثرها ازدحاما، وتعانى من غياب نظام للصرف الصحى، فتعتمد على خزانات التعفين المتهالكة مما يسمح بتسرب الملوثات العضوية للآبار الضحلة، و التي تعانى في المنطقتين من ارتفاع نسبة المركبات النيتروجينية و النترات بها، كما يتضح من الشكل رقم (٨٣) .

شكل رقم (٨٣) درجات تلوث الآبار في منطقتى بونفي و الهافيا في كوناكرى



المصدر: بتصرف اعتمادا على

Gelinas , Y., et. al : Well Water Survey In Two Districts of Conakry (Repuplic OF Guniea), And Comparison With The Piped City Water, Water Resource , Vol. 30, No. 9, 1996, 1996, 2022

وكما يتضح من الشكل رقم(٨٣) تواجه مياه الآبار الجوفية و خاصة الآبار التقليدية مخاطر التلوث بمياه الصرف الصحى بشكل يفوق درجات الخطورة التي تتعرض لها الآبار الحديثة ، كما يتضح اعتماد السكان بشكل أساسى على استخدام الآبار التقليدية و هو ما يزيد من حدة مخاطرها ، فقد بدأ انشاء الآبار الحديثة منذ وقت قريب ، حتى وصل عددها عام١٩٩٤ إلى ١١ بئر في منطقة Bonfi بينما وصل عدد الآبار الحديثة في Hafia Mosque إلى ٩ آبار ، و تمت و معالجة جوانب الآبار الحديثة بطبقة إسمنتية و تغطيها منعاً لإلقاء المخلفات و الملوثات (Gelinas , Y., 1996,17, 20) .

كما تعاني "بماكو " و التى تلوثت آبار المياه الجوفية بها بمياه الصرف الصحي ، علي الرغم من أنها تمثل مصدرا أساسيا للإمداد بمياه الشرب ،حيث يعتمد ٥٥% من سكان المدينة على آبار المياه الجوفية لتلبية احتياجاتهم من مياه الشرب، وهى آبار بدائية التصميم تقترب مواضعها في كثير من الأحيان من المصارف وخزانات التعفين، و يتم تسرب مياه الصرف الصحى لمياه الآبار وتلوثيها بسبب نفاذية التربة العالية ، فقد أظهرت تحاليل للمياه الجوفية في (بماكو) تلوث المياه بنسبة عالية من المركبات العضوية والمواد الكيميائية والنترات والتي وصل معدلها إلى ١.٧% عام ٢٠٠٠، و يفوق هذا المعدل النسبة التي أقرتها منظمة الصحة العالمية بثلاث مرات (Diara, A. , 2002,7) .

* <u>تلوث هواء المدينة:</u>

تتنوع مصادر تلوث الهواء في عواصم غربي إفريقيا بين التلوث الناجم عن انبعاثات عمليات الصناعة، ووسائل النقل وغيرها ، فتمثل عوادم وأدخنة المصانع مصدراً هاماً لتلوث الهواء بالعديد من المركبات الضارة ، فعلى سبيل المثال قدرت نسبة انبعاثات ثانى أكسيد الكربون الناجم عن الصناعة في بماكو عام ٢٠٠٠ بنسبة ٢٥% من إجمالي الانبعاثات الملوثة للهواء، غير أن النصيب الوافر من عملية التلوث الهوائى يعود في أغلبه للانبعاثات الناجمة عن عوادم وسائل النقل و الذي ينتج عنها ٤٠ % من إجمالي الانبعاثات الملوثة للهواء، بينما يشكل التلوث الناجم عن الاستخدام المنزلى وخاصة داخل المنازل مصدراً خطير لتلوث الهواء خاصة مع استخدام الوقود النباتى والأخشاب وحرقها للحصول على الطاقة، و يساهم حرق المخلفات المنزلية بنحو ٣٠%من تلوث الهواء في في المدينة (Diara, A., 2002 ,19, 20)

و تعانى العديد من عواصم غربي إفريقيا كسائر المدن الكبرى والعواصم في دول إفريقيا والعالم ، من ارتفاع نسبة تلوث الهواء نتيجة لعوادم وسائل النقل المختلفة، وطبقاً للدراسة التي أعدها البنك الدولى عام ٢٠٠٠ " تحت عنوان "نحو هواء نظيف في مدن أفريقيا جنوب الصحراء" ، فقد أظهرت نتائجها اختلاف مستويات وآثار التلوث نتيجة لانبعاثات وسائل النقل تبعاً لاختلاف مستوى الانبعاثات في كل مدينة

، و استلزم فحص التكاليف والآثار السلبية لقطاع النقل الحضري في دكار ، رصد نسبة المركبات و الانبعاثات الملوثة للهواء في مدينة (دكار) عام ٢٠٠٠ كما يتضح من الجدول رقم (٤٧):

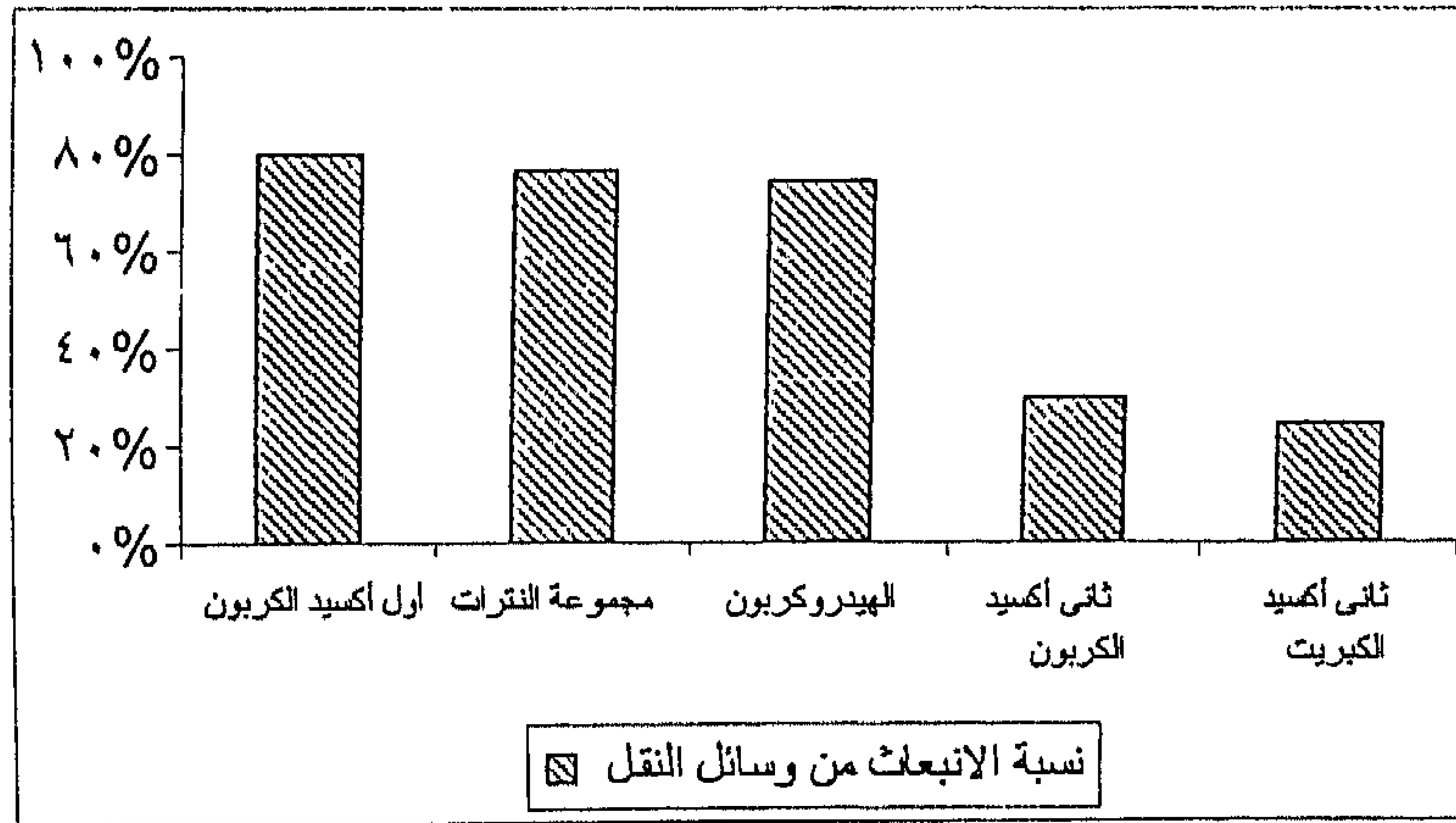
جدول رقم (٤٧) الانبعاثات الملوثه للهواء من وسائل النقل في (دكار) عام ٢٠٠٠

اسم المركب	نسبة الانبعاث من وسائل النقل
CO_2 ثاني أكسيد الكربون	%٣٠
NOx مجموعة النترات	%٧٧
HC الهيدروكربون	%٧٥
SO_2 ثاني أكسيد الكبريت	%٢٥
CO أول أكسيد الكربون	%٨٠

المصدر

Bultynck ,P. : Impact Of Urban Transport On The Economic, Social And Environmental Development Of The City In Sub-Saharan Africa, Urban Mobility, Eleventh Steering Committee Meeting World Bank, Accra, Ghana, April 18 – 20, 2001

شكل رقم (٨٤) انبعاثات وسائل النقل الملوثه للهواء في (دكار) عام ٢٠٠٠



مصدر البيانات:

Bultynck ,P. : Impact Of Urban Transport On The Economic, Social And Environmental Development Of The City In Sub-Saharan Africa, Urban Mobility, Eleventh Steering Committee Meeting World Bank, Accra, Ghana, April 18 – 20, 2001

وكما يوضح الجدول رقم (٤٧) وشكل رقم (٨٤) تتباين أنواع الملوثات الناجمة عن وسائل النقل الحضري داخل دكار ، فتعتبر وسائل النقل مسئولة عن ٧٧% من جملة انبعاثات مجموعة النترات الملوثة الهواء في دكار، كما تعد سببا رئيسيا في تلوث هواء المدينة بانبعاثات أول أكسيد الكربون السامة، فتصل نسبة انبعاثاتة الناجمةعن وسائل النقل٨٠% مما يتسبب في ارتفاع أعداد المصابين بأمراض الصدر والجهاز التنفسى وأمراض الجهاز العصبى.

و تساهم انبعاثات وسائل النقل الحضري في ارتفاع نسبة تلوث الهواء في واجادوجو و بماكو ، فطبقا لنتائج دراسة البنك الدولى عام ٢٠٠٠ ، و التي رصدت تباين مساهمة أنواع النقل في تلوث هواء المدينة ، وصلت نسبة انبعاثات ثانى أكسيد الكربون في واجادوجو عام ٢٠٠٠ إلى ٢٨% من إجمالي الانبعاثات الملوثة للهواء في المدينة ، وتعتبر الدراجات البخارية في (واجادوجو) مسئولة عن أكبر نسبة من الانبعاثات ، بينما تساهم السيارات و وسائل النقل الأخرى في تلويث الهواء بصورة كبيرة كماهو الحال في (بماكو) ، فتغطي أكثر من ٥٠ ألف سيارة حركة النقل على الطريق يومياً ، و قد تجاوز عمر تشغيل ٣٠% منها ١٥ سنة ، و ترتفع نسبة السيارات التي وصل عمر تشغيلها ٢٠ سنةإلى ١٤% من تلك السيارات ، بينما تعمل ١٣% فقط لأقل من خمس سنوات ، ممايرفع من نسبة الانبعاثات الخطيرة من السيارات المتهالكة ، فتعتبر السيارات مسئولة عن٤٠.٧ % من جملة الانبعاثات الملوثة للهواء في بماكو.

و يزيد استخدام أنواع رديئة من الوقود من تعقد مشكلة تلوث هواء المدن بمخلفات وعوادم وسائل النقل في إفريقيا جنوب الصحراء ، فتستخدم الجازولين الخالى من الرصاص كوقود لوسائل النقل في جميع أنحاء العالم باستثناء دول إفريقيا جنوب الصحراء ، والتي تعد المنطقة الوحيدة في العالم التي تستخدم الجازولين غير منزوع الرصاص، وثمة دليل قوى يربط بين التعرض للرصاص وانخفاض مستوى الذكاء وإعاقة النمو العقلى وانخفاض وزن المواليد واضطرابات الجهاز العصبى وتشوه الأجنة، ويعد الاستخراج التدريجى للرصاص من الجازولين في دول إفريقيا جنوب الصحراء هو الحل المبدئى نحو التقليل من حدة أخطار تلويث العوادم لهواء المدن .(Bultynck ,P., 2001, 26,31).

(٥) المشكلات الصحية :-

تمثل البيئة الحضرية بمشكلاتها المتعددة مصدراً للعديد من المشكلات الصحية في المدن، وطبقاً لدراسات منظمة الصحة العالمية ، فقد تم تصنيف المخاطر الصحية المرتبطة بالبيئة الحضرية إلى فئتين هما (المخاطر العصرية) و(المخاطر التقليدية) ، ويقترن النوع الأول بعدم ارتباط التنمية بضمانات بيئية وصحية كافية مثل (المخاطر الصحية الناجمة عن تلوث الماء والهواء وسوء التخلص من المخلفات الصلبة الخطرة) كما صنفت الأمراض المعدية الناشئة والأمراض التي عاودت الظهور بوصفها من المخاطر العصرية لارتباطها بنتائج التنمية الاقتصادية ، في حين يقترن النوع الثانى بنقص و غياب عمليات التنمية أصلاً مثل (تلوث الهواء داخل المسكن لاستخدام الوقود التقليدي ، وضعف مكافحة ناقلات الأمراض ، ونقص و غياب المرافق الصحية ومياه الشرب وتلوث الغذاء) ، وعليه فإن المخاطر والمشكلات الصحية في البيئة الحضرية تتنوع طبقاً لمصادر وأسباب المشكلات (الأمم المتحدة ، ٢٠٠١ : ٤٩) .

وقد أدى النمو السكاني السريع وما اقترن به من زيادة للتحرك والانتقال بين المدن بجانب العوامل البيئية إلى تعزيز مسببات انتشار المرض ، والتي كانت محصورة من قبل في مناطق معينةمثل تسارع معدلات انتشار فيروس نقص المناعة البشرية المكتسبة(الإيدز)، فطبقا لما انتهت إليه العديد من الدراسات حول انتشار مرض الإيدز في إفريقيا جنوب الصحراء فإن الهجرة قد لعبت الدور الأساسي في انتشار المرض و الفيروس منذ منتصف ١٩٧٠ ، خاصة بين المناطق الحضرية في البداية ومؤخراً في المناطق الريفية ، وقد تم تسجيل أول حالة للإصابة بفيروس الإيدز في غربي إفريقيا منذ عام ١٩٨٥ ثم توالى تسجيل حالات الإصابة ، واستحوذت المدن الساحلية الكبرى خلال الفتره من ١٧٠ –١٩٨٥على أكبر نسبة من حالات الإصابة ، و قد سجلت كل من بوركينا فاسو و كوديفوار أعلى نسب إصابة عام ٢٠٠٠ وصلت إلى ٩.٧ % في كوديفوار و ٦.٥% في بوركينا فاسو في حين سجلت بقية دول غربي إفريقيا نسبا تصل بالكاد إلى ٣% ، وعلى الرغم من انخفاض نسب غربي إفريقيا مقارنة بنسب و معدلات دول الجنوب الإفريقى، إلا أن غربي إفريقيا تمثل فيها الهجرة عاملاً ديناميكياً هاماً ساعد في سرعة انتشار المرض(Traoré, S., 2004,4,16).

فقد وقفت حركة عودة المهاجرين من العمالة في غربي إفريقيا إلى موطنهم الأصلى وراء تزايد معدلات انتشار الإيدز ، فعلى سبيل المثال وقفت الهجرة وراء انتشار المرض في "بماكو و واجادوجو" نتيجة عودة العمالة المهاجرة المصابة إلى (بوركينافاسو ومالي) من كوديفوار ، و في نفس الوقت تسببت فيه الهجرة الوافدة في تزايد أعداد المصابين في (أبيدجان) ، وعلى الرغم من أن مؤشرات تسجيل الحالات المصابة كانت تشير لارتفاع حصيلة المدن الساحلية والمناطق الحضرية في غربي إفريقيا و التي استأثرت عام ١٩٨٥ بنحو ٦٧ % من جملة الحالات المصابة على مستوى دول غربي إفريقيا ، إلا أن الصورة قد تغيرت في الفترة اللاحقة بتزايد أعداد المصابين في المناطق الريفية خاصة في (كوديفوار/غانا/ بوركينا/ توجو)، فقد أصبحت المدن العواصم بؤر انتشار المرض في دولها نتيجة الهجرة الريفية الحضرية ، وتشير دراسات " UN-AIDS" (هيئة الإيدز التابعة للأمم المتحدة) في إحصاءات برنامجها الخاص بغربي إفريقيا إلى تزايد أعداد الإصابة بالفيروس على مستوى غربي إفريقيا بشكل عام ، وإن كانت المناطق الأكثر عرضة للخطر طبقاً لما توفره دراسات الأمم المتحدة تتركز في المناطق الحضرية الساحلية الكبرى في كل من (توجو/غانا/ كوديفوار) والتي تصنف مدنها الكبرى الساحلية كأكثر المناطق تعرضاً لخطر الإصابة .

و ترتفع نسبة الإصابة بين الأفراد دائمى التنقل بين موطنهم الأصلى وبين مدن الساحل للحصول على فرص عمل مؤقتة في المناطق المرتفعة الخطورة في (غانا / كوديفوار/ توجو) وهم من العمالة المهاجرة من كل من (مالي / بوركينافاسو / النيجر) ،ويزيد من خطورة تلك الفئة أن أغلب العمالة من الذكور المتزوجين وبالتالي ينقلون المرض لذويهم بعد تعرضهم للإصابة مما يؤدى لرفع معدلات الاصابة.

و ترتبط معدلات الإصابة المرتفعة في بعض العواصم بفئات نوعية معينة من السكان كما في أبيدجان ، فترتفع نسبة الإصابة بين الإناث في الفئات الشابةالتي تعد السبب الرئيسى في ظهور الفيروس في أبيدجان ، حيث تهاجر الإناث اللائى تعمل أغلبهن ضمن الشبكات الجنسية في (أبيدجان) للعمل في الأعمال غير المشروعة في جنوب شرق غانا) (Painter,M., 1994, 3,12).

و قد سجلت بيساو أعلى نسبة إصابة بالفيروس في الدولة عام ١٩٨٦يليها مراكز حضرية أخرى مرتبطة بها مثل(Bubaque /Quinhamel) والتي تعتمد على بيساو في العديد من الخدمات التجارية والاجتماعية و سجلت العاصمة أعلى معدل إصابة في ١٩٨٦ وصل إلى ٨.٢% ، و قد مثلت غينيا بيساو" أحد بؤر انتشار المرض في غربي إفريقيا منذ السبعينيات، طبقاً للتوزيع الجغرافي لبؤر انتشار المرض في غربي إفريقيا ، وتعتبر هجرة العمالة و خاصة الهجرة المرتبطة بالأعمال غير الشرعية السبب الأول في زيادة معدلات الإصابة وانتشار المرض في غينيا بيساو منذ السبعينيات ، و من المعتقد أن هناك رابط وبائي بين البرتغال و فرنسا ومستعمراتها السابقة في إفريقيا ومنها غينيا بيساو كوديفوار و التي تزامن فيها انتشار المرض خلال نفس الفترة و لنفس الأسباب العامة غالباً (Piedade, 2000, 123).

كما يتعرض السكان في العديد من المدن العواصم في غربي إفريقيا لأخطار صحية وأمراض كثيرة تتعلق بعضها بالمياه، والتي تعد وسيلة هامة لنقل العديد من الكائنات المجهرية المسببة للأمراض، والعديد من الملوثات و المواد السامة العضوية وغير العضوية، و ينتج عن ذلك الكثير من الأمراض سواء المتولدة عن شرب المياه مثل "أمراض الالتهاب الكبدى وأمراض الإسهال والتيفود) أو الأمراض المتصلة باستخدام المياه في النظافة مثل(التراكوما والتهاب العين / أمراض البلهارسيا) أو الأمراض المنقولة عبر المياه مثل "الملاريا" (الأمم المتحدة٢٠٠١، ٥٩ ، ٢٦).

وتعد الأمراض التي ترتبط بالمياه سبباً أساسياً في ارتفاع معدل الوفيات في بعض المدن و خاصة وفيات الأطفال دون الخامسة والأطفال الرضع، فتعتبر الأمراض المرتبطة بالمياه بالإضافة لأمراض الجهاز التنفسى مسئولة عن ٦١% من الأمراض التي يتم تشخيصها سنوياً في المراكز الصحية والمستشفيات على مستوى العاصمة [نيامى]على سبيل المثال، وقد وصل المعدل السنوي للإصابة

بالأمراض المعوية إلى ٨% على مستوى المدينة عام ٢٠٠٤ ، بينما سجل أعلى معدل للإصابة في الفترة ١٩٩٥ – ١٩٩٩ و وصل إلى ١٢ % ، من بينها ٧٠% من حالات الإصابة في فئات سن ٤ سنوات ، بينما سجلت مناطق الأحياء الفقيرة في المنطقة الإدارية الثالثة أعلى معدل إصابة بالأمراض المعويةعلى مستوى أحياء المدينة عام ٢٠٠٤وصل إلى ٧.٤ % ، وقد وصلت نسبة الوفيات بسب الإسهال والأمراض المعوية ١٢% على مستوى مدينة (نيامى) كلها عام ٢٠٠٤، بينما ارتفعت نسبة الإصابة في الوحدة الإدارية الثانية حتى ١٦%، كما ترتفع نسبه الإصابة بالبلهارسيا في الوحدة الادارية الثالثة في " نيامى" نتيجة الاستخدام المباشر لمياه النهر في الاغتسال والنظافة ، وقد سجلت بمنطقتى (Gawcye- scguia) أعلى حالات الإصابة وصلت في الأولى إلى ٢٩ ألف حالة ، بينما سجلت الثانية ٥٠٠٠ حالة حتى عام٢٠٠٢، و يرفع قربها من النهر من معدلات إصابتها مقارنة بالمناطق الأخرى (Artuso,M., 2004, 35,36).

بينما بلغت نسبة الوفيات الناجمة عن الإصابة بالملاريا ٣١% على مستوى (نيامى) عام ٢٠٠٠، و ترتفع نسبه الإصابة بالملاريا في المناطق الغربية من نهر النيجر وسهوله الفيضية في نيامى ، حيث تنتشر زراعة الأرز ، فقد وصل حجم الإصابة بالملاريا نحو ٣٠.٠٠٠ ألف حالة تم تسجيلها خلال عام ١٩٩١ (Hamadoun ,M., 1995, 8) ، وتعتبر كل من منطقتى " لاموردى و ناجورى " Lamorde و Nagare أكثر المناطق تضرراً من الإصابة الملاريا حيث تكثر المستنقعات و تتعرض المنطقة للفيضانات بشكل مستمر، في حين ترتفع الإصابة بالملاريا في كل من kandy/krikssoye نتيجة للقرب من مناطق زراعة الأرز، و تعانى تلك المناطق الفقيرة بالاضافة لذلك من تدنى وغياب نظم الصرف مما يزيد من تكاثر البعوض في الفصل المطير(Artuso,M., 2004, 38) .

وبينما تقف الأمراض المتصلة بالمياه سبباً وراء تسجيل حالات الوفاة في العديد من المدن وخاصة في الأطفال وصغار السن ، فإن الوفاة من جراء تلوث الهواء تحدث عادة في مراحل متأخرة من العمر ، وإن كان يعزى عدد قليل نسبياً من الوفيات بشكل مباشر إلى تلوث الهواء ، إلا أن العديد من سكان تلك المدن يعانون من أمراض التهابات الجهاز التنفسى والتي تتعدد أشكالها وتصل خطورتها أقصاها في حالات السرطان الرئوي ، والذي تسببه الانبعاثات و المخلفات الملوثة للهواء مثل الرصاص وأول أكسيد الكربون، كما يتعرض العاملون في مصانع (المطاط و الأسمنت و الكيمياويات والأصباغ والجلود) لأخطار الإصابة بأمراض الجهاز التنفسى والرئة خاصة في دول العالم النامي حيث لا يتم مراعاة معاملات الأمان داخل المصانع، كما ترتفع نسب الإصابة بأمراض الرئة و الجهاز التنفسي لدى السكان

محدودي الدخل ممن يستخدمون الأخشاب والوقود النباتى بشكل اعتيادى في مساكن تفتقر للتهوية (الأمم المتحدة، ٢٠٠١، ٦٠) .

وتستحوذ أكثر مناطق وأحياء المدن فقراً على أعلى نسبة الإصابة بالأمراض الجهاز التنفسي كما هو الحال في " نيامى" ، حيث كانت أمراض الجهاز التنفسى والرئة مسئولة عن ٢٥% من الحالات المرضيه المختلفة في الوحدة الإدارية الثالثة سنوياً خلال الفترة ١٩٩٥-٢٠٠٤ ، و قد سجلت أحياء (Gaweye, Nagare) أعلى نسبة للإصابة ٣٥%و٤٠% على التوالي عام ٢٠٠٤ ، وترتفع حالات الإصابة بين الأطفال خاصة في فصول الشتاء لأكثر من ٦٠% (Artuso,M., 2004, 36).

(٦) مشكلات أخرى :

(أ) مشكلات التعليم :

يواجه قطاع التعليم في غربي إفريقيا وإفريقيا جنوب الصحراء مشكلات عديدة ، يعكسها انخفاض نسبة الحاصلين على قدر من التعليم ، وقلة أعداد و نسبة الملتحقات بمراحل التعليم من الإناث مقارنة بالذكور، بينما يعكس مؤشر ونسب الالتحاق بالتعليم دور الاستراتيجيات وعمليات التنمية للحد من الفقر، حيث يؤدى التعليم لتنمية المهارات والقدرات لدى الأفراد مما يساعد على رفع مستوى معيشتهم ، و تستحوذ المدن الكبرى و العواصم بشكل خاص على أعلى نسبة من المتعلمين و الملتحقين بالتعليم لتركز خدمات التعليم بمراحله المختلفة و المتخصصة، و على الرغم من ذلك تعانى عواصم غربي إفريقيا عامة في مجال التعليم من ارتفاع نسبة الأمية و المتسربين من التعليم وانخفاض نسبة الملتحقين خاصة في الدول الفقيرة نسبياً ، فقد وصلت نسبة الملتحقين فى الفئة العمريه فوق ال١٥ سنه على مستوى " واجادوجو" عام ١٩٩٦ إلى ٢٤.٨% فقط ، بينما شكلت نسبه الملتحقين من الفئة العمرية أقل من ١٥ سنة ٣٩% من اجمالي السكان في نفس الفئة، و تتباين نسب الالتحاق بين مستويات التعليم المختلفة ،فوصلت نسبة الملتحقين بمراحل التعليم الأولي إلى ١٥.٩ % عام ١٩٩٦ ،بينما وصلت نسبة الملتحقين بالمستوى الثانى من التعليم إلى ٩.٩ % في نفس العام .

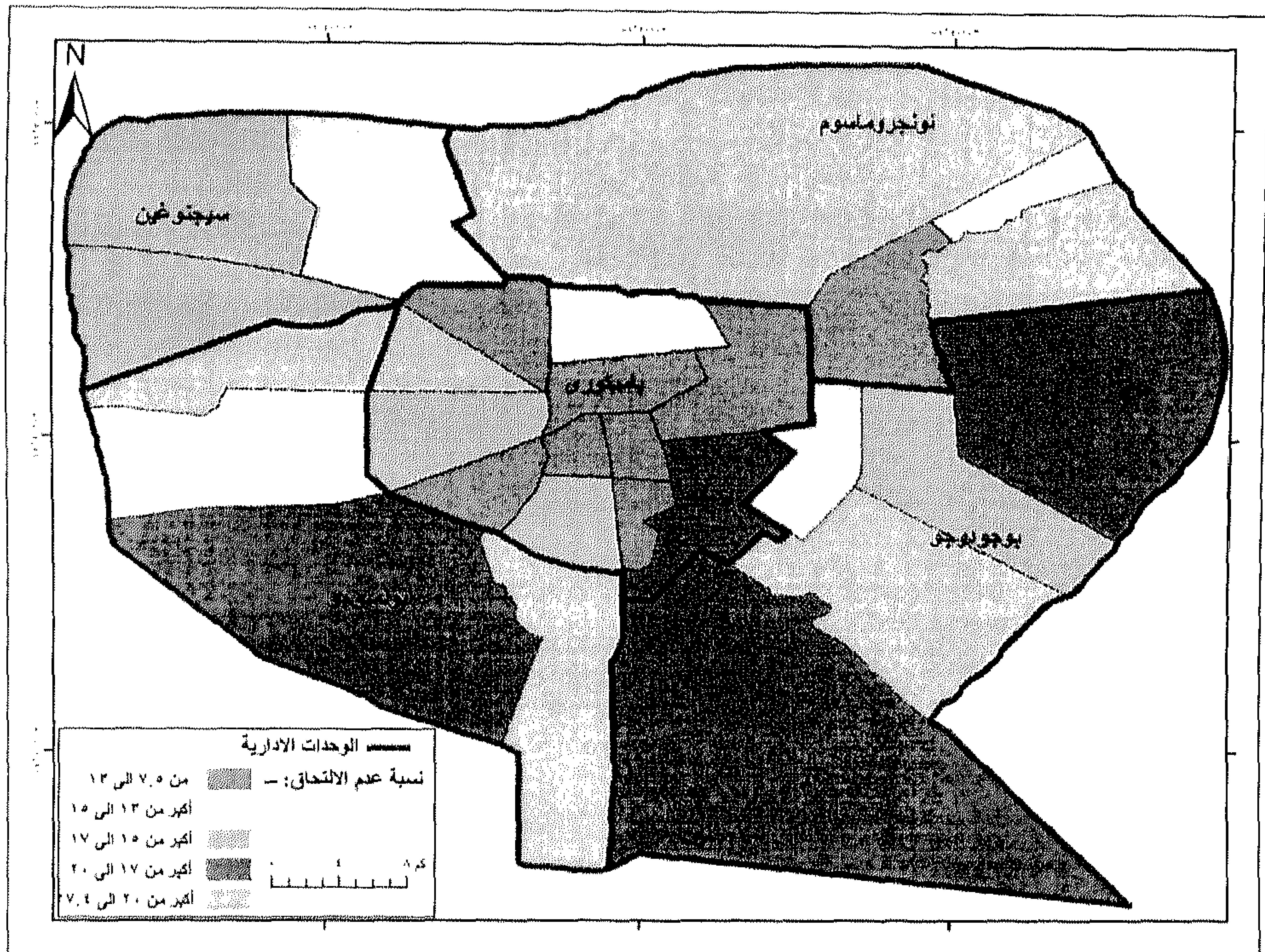
ويواجه قطاع التعليم في واجادوجو مع قلة أعداد الملتحقيين مشكلات أخرى حادة ، تتعلق بعدم كفاءة الآداء لنقص الوحدات التعليمية في المراحل المختلفة ، و التي لا تواكب الاحتياجات المتزايده للنمو الحضري السريع ، فقد وصل عدد مدارس مرحلة التعليم الأساسى على مستوى واجادوجو عام ٢٠٠١

ى ٣٩٣ مدرسة و لا يغطي هذا العدد الاحتياجات السكانية ، خاصة و أن اغلب المدارس تتركز في سط المدينة .

كما تعانى الأحياء الهامشية فى واجادوجو من عجز كبير في مستوى الخدمة ، وتعتمد تلك الأحياء بشكل أساسى على المدارس الخاصة في مقابل عدد قليل من المدارس الحكومية ،و التى يتطلب الوصول إليها قطع مسافة طويلة سيرا على الاقدام، فقد قطع ٢٨.٧ % من طلاب التعليم الأساسى في المناطق الهامشية عام ٢٠٠١ مسافة ٣ كم يومياً للوصول للوصول لأقرب مدرسة حكومية، بينما قطع نحو ١٣.٥ % من طلاب نفس المرحلة ١٠كم يومياً للوصول لأقرب مدرسة حكومية.

وقد حققت لذلك المناطق الهامشية أعلى معدلات للأمية عام ٢٠٠١ على مستوى المدينه ، كما يوضح شكل (٨٥):

شكل رقم (٨٥) التوزيع النسبى لغير الملتحقين بالتعليم الأساسى على مستوى الوحدات الإدارية في مدينة واجادوجو عام ٢٠٠١



المصدر:

Kabore,I. &Pilon, M. :Intra-Urban Enrolment Disparities In Ouagadougou (INSD),National Institute Of Statistical And Demography ,Burkinafaso,2001, 10

فكما يوضح الشكل تتفاوت نسب الالتحاق على مستوى الوحدات الإدارية فى المدينة، وقد حققت المناطق الهامشية أعلى نسبة لغير الملتحقين على الإطلاق وصلت أعلاها إلى ٢٧.٥ %، فى حين وصلت نسبة الالتحاق بالمستوى الأول من التعليم على مستوى المدينة عام ٢٠٠١ إلى ٧٥ % ، و سجلت أدنى نسبه لغير الملتحقين بالمستوى الأول من التعليم على مستوى الوحدات الادارية في (باسكورى) و التي تحتل وسط قلب المدينة والتي بلغ متوسط نسبتها ١١% (Kabore,I. &Pilon, M., 2001,3,9,10) .

كما تتفاوت نسب الالتحاق بمراحل التعليم المختلفة بين أحياء العديد من عواصم غربي إفريقيا، مثل مدينة (كوناكرى) ، فتصل أدنى نسب الالتحاق بمراحل التعليم المختلفة فى الأحياء الفقيرة بشكل خاص ، و التى تتدنى بها نوع الخدمات التعليمية ومستوياتها و تقتصر على المدارس الحكومية المزدحمة، التى تعانى نقصاً في أعداد المدرسين وعجزا فى الوسائل التعليمية، كما تنخفض بها نسبة وعدد الملتحقين بمستويات التعليم بمراحله المختلفة ، فتنخفض نسب الالتحاق بالمستوى الأول من التعليم فى فئات السن تحت ٦ سنوات في الأحياء الفقيرة حيث يلتحق واحد من بين كل خمسة بالتعليم ، بينما وصلت نسبة غير الملحقين فى الفئة العمرية ٧-١٤ سنة من الفقراء إلى واحد من بين كل عشرة ، و تتفاوت نسبة الالتحاق بالمستوى الثانى من التعليم بين الذكور والإناث تحت ١٩ سنة على مستوى أحياء المدينة ، فتصل نسبة الملتحقين في الأحياء الفقيرة حسب النوع إلى٣٠ % من الذكور في مقابل ٩% من الاناث، و تتدنى بذلك النسب مقارنة بنسب الالتحاق على مستوى المدينة ،و التي تصل فيها نسبة التحاق الذكور بالمستوى الثانى من التعليم إلى ٦٠% فى مقابل٤٠ % من الإناث، وفى أغلب الأحيان لا تستمر كل تلك النسبة في استكمال مرحلة التعليم العالي(SSATP, 2004, 19) .

(ب) نقص خدمات الرعاية الصحية:

تعانى كافة قطاعات الخدمات و خاصة الرعاية الصحية في ظل انخفاض و قلة الموارد الحكومية و ضعف إمكانات الكفاءات البشرية و النمو الحضري السريع لعواصم و دول غربي إفريقيا من انخفاض و تدنى حجم و نوع الخدمات الصحية ، خاصة و أن النمو الحضري السريع للعواصم غالباً ما يكون مصحوبا بظهور المناطق العشوائية و نمو الهوامش الحضرية المتدنية ، والتى تتفاقم بها حجم مشكلة نقص الخدمات الصحية و ترتفع فيها درجات المعاناة إلى أقصاها ، بسبب فقر الإمدادات بمياه الشرب النظيفة ووسائل الصرف الصحى و غياب الخدمات الطبية ، بالاضافة لارتباط بيئاتها الطبيعية بالعديد المخاطر البيئية و الصحية .

و تقتصر نظم الرعاية الصحية في بعض عواصم غربي إفريقيا على الخدمات الأولية بصورة أكبر من الخدمات المتخصصة، خاصة في الدول التي تعانى ظروفاً اقتصادية سيئة ، و يتكرر هذا الوضع على مستوى أحياء المدينة العاصمة ، فتظهر الخدمات الأولية موزعة بعدالة إلى حد كبير مقارنة بالخدمات المتخصصة التي تستحوذ عليها مناطق الدخل المرتفع و الأحياء الراقية في العاصمة ، كما في" واجادوجو" ،و التي اقتصر نظام الرعاية الصحية الوطني بها في ١٩٨٦على مستويين فقط من مستويات الخدمات الصحية ، الوحدات الصحية العلاجية و مراكز الأمومة ، ويوفر هذا المستوى من الخدمات مرحلة من العلاج قبل أن يلجأ المرضى إلى المستويات الأخرى الأعلى التي يمثلها المستشفي الوطني ، و تغطي خدمات المستشفي الوطنى احتياجات المنطقة المركزية حيث تتوفر إمكانية الوصول إليه لأغلب السكان في المنطقة المركزية في العاصمة من مسافة ٣ كم و هى المسافة التي لا تقارن بالوصول لخدمات المستشفي من باقى أنحاء العاصمة ، بينما تساوى عدد المراكز الطبية للأمومة والوحدات العلاجية في المنطقة المركزية و الهوامش الحضرية، فقد وصل عدد الوحدات العلاجية و مراكز الأمومة عام ١٩٨٦ بين (١٦ و١٧ وحدة علاجية)على مستوى جميع الوحدات الإدارية في واجادوجو و إن تفاوتت تجهيزاتها بصورة واضحة، و توجد مستويات أخرى بالاضافة للمستويات السابقة تتمثل في القليل من العيادات الخاصة، كما لا يزال المعالج التقليدي يمثل مصدراً أساسياً للخدمة الصحية في المناطق الهوامش الريفية للعاصمة (Diesfeld, R., 1996,1611,1615).

<u>ثانياً:- التخطيط الحضري والتنمية المستدامة لعواصم غربي إفريقيا :</u>

تهدف عمليات التخطيط والتنمية المستدامة للوصول بالمدن و تغطية احتياجات سكانها، وتوفير بيئات مهيأة صحيا وآمنة معيشياً لهؤلاء السكان دون أن يفضى ذلك إلى الإخلال بالنظم الأيكلوجية أو استغلال جائر للموارد الطبيعية ،ويتضمن ذلك توفير الخدمات الأساسية الضرورية للحياة من الإمداد بالمياه وخدمات الصرف الصحى ونظم التخلص من النفايات الصلبة وإنشاء الطرق المعبدة ، مع مراعاة أن تكفل كل تلك النظم علاقة متوازنة ومستدامة بين النظم الأيكلوجية والموارد وبين احتياجات المستهلكين داخل المدينة.

وقد ثبت فشل الأنظمة الإدارية والحكومية وسوء إدارتها المحلية داخل أغلب دول إفريقيا جنوب الصحراء ، والتي تعانى معظم أنظمتها الإدارية من الروتين وانعدام المرونة ونقص الامكانات والتمويل لعمليات التنمية ، وغياب التكامل بين الأنظمة الإدارية والحكومية مما أدى لتضارب المصالح بين تلك

الهيئات والوزارات، وهو ما أدى لفشل تنفيذ مخططات التنمية الاقتصادية والاجتماعية على كافة المستويات من الدولة أو الإدارات المحلية الحضرية أو الريفية في معظم الحالات .

وترتبط سياسات التنمية الحضرية بالعديد من المستويات ، نظراً لتعدد مستويات المشكلات التي تواجهها المدن والعواصم بصفتها الحضرية ونوعية المشكلات التي ترتبط بسياسات دولها، فتتنوع سياسات التنمية الحضرية و تبدأ من الاستراتجيات ومخططات التنمية القومية على مستوى الدول، إلى أن تنتقل لمستوى المخططات والاستراتيجيات التنمية الحضرية على مستوى رئاسات المدن والبلديات، و تضمن تلك المستويات في حالة تفعيلها تحقيق قدر مناسب من المخططات والتي قد ترعاها وتتولاها هيئات دولية في معظم الأحيان مثل برامج التنمية للأمم المتحدة وبرامج التنمية والإصلاح التابعة للبنك الدولى. (Rakodia,C., 2004, 9 ,13) .

ويتباين تصور الحكومات المختلفة بدول القارة إزاء الأنماط الحالية لتوزيع السكان بها ، كما تتباين السياسات التي اتخذتها الحكومات إزاء حل المشكلات الناجمة عن الهيمنة الحضرية ، وتدهور نوعية الحياة الناتج عن سرعة النمو الحضري واستمرار الهجرة إلى المدن والتوزيع غير المتوازن للسكان بين الأرياف والحضر ، غير أن دول غربي إفريقيا كلها ترى أن بها مشكلة توزيع سكاني تحتاج إلى إعادة توزيع على مستوى كبير باستثناء دولتى غينيا ، وغينيا بيساو و التي ترى حكومتيها أن أنماط توزيع السكان بها تحتاج إلى تغيير بسيط، وقد نفذت الاستراتيجيات التي اتبعتها الدول الأفريقية للتخفيف من المشكلات الحضرية من خلال مجموعتين كبيرتين من الاستراتيجيات والسياسات مجموعة ذات توجه حضرى وأخرى ذات توجه ريفي (عزيزة بدر، ١٩٩٧، ٥٣٢).

وتعتبر سياسة اللامركزية من أهم السياسات الحضرية المستخدمة للحد من هيمنة ونمو المدن الكبرى والعواصم المتروبولتانيه ، وقد نجحت بعض الدول من خلال تطبيق سياسات اللامركزية في تخفيف الضغط والأعباء عن المدن والعواصم الكبرى ، من خلال تنمية شبكة من المدن متوسطة الحجم كما هو الحال في" نيجيريا"، فقد تركز العمران الحضري بها في الجنوب الغربي و الذي ضم وحده ٦٠% من الحضر بعد الاستقلال عام ١٩٦٠، بينما ضم الشمال ٢٣% والشرق ١٨% فقط من الحضر، و ظلت شبكة العمران الحضري بها تعانى من الانقطاع الذي خلفه الإرث الاستعمارى، حتى قامت الحكومة الفيدرالية بعمل تقسيم إدارى جديد عام ١٩٦٤ رفعت خلاله عدد الولايات إلى ١٢ ولاية فنهض معها ٦ مدن كعواصم إدارية للولايات ، كما تم إنشاء ٧ ولايات جديدة خلال عام ١٩٧٦، حتى ارتفع عدد الولايات إلى ٣٠ ولاية عام ١٩٩٠، وأدت تلك القرارات السياسية مع تطبيق سياسة اللامركزية إلى تنمية

العديد من المراكز من المدن المتوسطة والتي ساهمت في عملية التنمية وتحملت بعضا من أعباء المدن الكبرى ، و قد عملت الدولة منذ ١٩٧٦على تدعيم تلك المدن لتؤدى دورها بنجاح من خلال تحسين بعض الخدمات في عواصم الولايات وإنشاء جامعة فيدرالية ومطار في كل عاصمة ، هذا بالإضافة إلى محاولات إصلاح نظم الإدارة المحلية ورفع ميزانيتها من عمليات التنمية على مستوى الدولة، وعلى الرغم من صعوبة تنفيذ الإجراءات وتطبيقها بصورة فعالة فإن نيجيريا نجحت في إيجاد شبكة عمران حضرى جيدة على مستوى غربي إفريقيا ، حدث فيها مراكز استراتيجية ناجحة مثل كانو في الشمال وبورت هاركورت في الجنوب الشرقي وغيرها من السيطرة النسبية للعاصمة السابقة "لاجوس" وتحجيم هيمنتها ونفوذها.(OECD, 1993, 40).

كما سعت بوركينا فاسو ضمن سياساتها السكانية و الحضرية للوصول لأفضل توزيع مكاني للسكان ، و في هذا الصدد ظهر الاهتمام خاصة في أواخر الثمانينات بسياسة زيادة الوحدات الحضرية و تنمية المدن الثانويه والمستوطنات الحضرية (فباستثناء واجادوجو وبوبوديولاسو ارتفع عدد المدن من ١٣مدينة في ١٩٧٥ إلى ٥٩ في ١٩٩٦) ، و ذلك تمشيا مع توصيات مؤتمر الأمم المتحدة للمستوطنات البشريه عام ١٩٧٥، والذي هدف إلى تعزيز تنمية المدن الثانوية و تحسين بيئتها الحضرية وبنيتها الأساسية ، و تحسين نوعية الخدمات العامة (الطرق ، والأسواق ، والإسكان، الخ.) ، و تطوير الاستثمارات متوسطة الحجم و تشجيع استثمارات القطاع الخاص في المدن من أجل تعديل وجهة المهاجرين الريفين نحوها بدلاً من المدن الكبرى (Beauchemin, C., 2005 , 137,139).

وقد جاء تطبيق السياسات اللامركزية في غربي إفريقيا استجابة للضغوط الداخلية والتأثيرات الخارجية و سعياً وراء تحقيق الإصلاح في النظم الإدارية والمحلية، وإن كانت الآثار السلبية لتطبيق تلك السياسات نتيجة لقصور ونقص الموارد وغياب القيادات والكفاءات وعدم اهتمامها بالمشاركة جعل من المحليات حجر عثرة في طريق تطوير وتنمية الاستراتيجيات القومية، لغياب التكامل بين الأنظمة الموجودة ونتيجة للإبقاء على نفس نظام المحليات بوضعه السابق في إدارة المدن المتروبولتانية بشكل خاص وعلى الرغم من أن تركيز الإدارة المحلية في المدينة الكبرى أو العاصمة مطلوب في عمليات التخطيط الاستراتيجى والإدارة إلا أن التناقضات العديدة التي تعانى منها المدينة من تفاوت مستويات الفقر والغنى داخل تلك المدن وغياب وفرة الخدمات جعل من إنشاء الوحدات الشعبية وإدارة الوحدات الإدارية داخل المدينة الواحدة والتي تخضع في النهاية لإشراف هيئة إدارة محلية على مستوى المدينة حلاً جديداً لتحقيق إدارة حضرية جيدة ، ويعتبر نموذج كوديفوار والتي أجرت تعديلات إدارية بتقسيم الدولة إلى

٣٤وحدة إدارية ، لمواجهة النموالمتسارع لأبيدجان بعد أن وصلت عام ١٩٨٠ إلى ٣.٥ مليون نسمة نموذجا جيدا لتفعيل الحكم المحلي ، فتم تنمية العديد من المراكز الاستراتيجية العمرانية في الدولة مثل "بواكية/سان بدورو" لرفع الهيمنة والسيطرة عن أبيدجان ، ودعماً لسياسة اللامركزية من خلال تنمية شبكة من المدن المتوسطة الحجم إضافة للمدن السابقة، أما أبيدجان المدينة الكبرى والعاصمة المتروبوليتانية، فقد نجحت الدولة في تفعيل الحكم المحلى بها من خلال تقسيمها إلي ثمانية مجالس بلدية تتبع كلها مجلس الحكم المحلى للمدينة الذي يمثل السلطة التنفيذية، وعلى الرغم من النجاح النسبى الذي حققه هذا النظام إلا أنه لم يحقق حلولاً كاملة للعديد من المشكلات الناجمة عن تداخل التخصصات وغياب التكامل بين الأنظمة المحلية للحكم والسياسية القومية للدولة (Rakodia, C., 2004, 15) .

ويتعارض نجاح تطبيق السياسات اللامركزية وتفعيلها مع غياب النظم الإدارية الجيدة ، و انعدام القيادات و الكفاءات و التي يقع على عاتقها تنفيذ السياسات السابقة، وهو الأمر الطبيعي في ظل ماعانته وتعانيه دول غربي إفريقيا والعديد من الدول الأفريقية من فساد في أنظمتها الإدارية التي تحتاج إلى إعادة تشكيل وهيكلة في معظم الدول، والتي لم تتطور سياسياً أو اقتصادياً بالشكل الكافي الذي يسمح بتحقيق الإصلاح الفعلى ، فقد وضعت خطة استراتيجية لتنمية وتطوير مدينة بماكو برعاية البنك الدولى ومنظمة الصحة العالمية والبرنامج الإنمائى للأمم المتحدة تم تنفيذها منذ يونيه ٢٠٠٠ ، وركزت أهدافها على مواجهة الفقر الحضري وتحسين نوعية الحياة وتطوير الإدارة الحضرية ، وتطوير أنظمة الحكم المحلى في المدينه و التي تنقسم إلي ٦ وحدات إدارية ونحو ٦٠ ضاحية، وتضم الوحدات الإدارية ٢٣ مجلساً بلدياً ، وعلي الرغم من التقسيم المحلى للعاصمة إلا أن الهيئة الإدارية التنفيذية لمدينة بماكو ليست مستقلة بمواردها عن الدولة ، بل تقع عمليات ومخططات التنمية بها ضمن الخطة القومية للتنمية على مستوى الدولة ، ولهذا فقد واجهت الخطة الاستراتيجية للتنميه عجزاً في التكاليف المالية و لم تحقق الأهداف المنشودة منها ، غير أنها أسفرت عن الوقوف على أوجه القصور داخل قطاعات الخدمات والأجهزة المعنية في المدينة، كما أنها ألقت الضوء على العجز الشديد في البيانات الواجب توافرها للاعتماد عليها في تنظيم برامج العمل والتنمية ، وخرجت تلك الاستراتيجية بطرح خطة طويلة المدى يراعى الاعتمادا فيها على هيئات استشارية وتعمل على إنشاء قاعدة من الكوادر العلمية تكون مؤهلة لرصد مؤشرات الفقر والتنمية بالمدينة حتى تفعل تلك الاستراتجياتو تصبح محل التنفيذ الفعلي(Nijega, C.K., 2002, 2,19) .

و قد تبنت بعض الدول سياسات الإصلاح والتنمية لقطاعات عديدة من الخدمات داخل المدن والعواصم والمدن الكبرى من أجل تحسين أداء خدماتها أو حل المشكلات التي تواجهها لتحسين ظروف

البيئة الحضرية بشكل جزئى ، و أوضح هذه المشكلات مشكلة قطاع النقل الحضري الذي تبنت بعض عواصم غربي إفريقيا برامج لتطوير وتحسين أدائه والحد من آثاره السلبية كما حدث في (دكار) ، فقد عانت المدينه من مشكلات النقل الحضري بشكل واضح منذ ١٩٨٠ ، إلى أن بدأ التعاون بين ثماني وزارات منذ عام ١٩٩٣ لوضع استراتيجية تنسيق بين جميع الوزارات والهيئات المعنية بالقطاع أو المتصلة بأداء خدماته، وتم الانتهاء من وضع تلك الاستراتيجية منذ عام ١٩٩٦ ورفعها للبنك الدولي من أجل تمويلها، و تم التخطيط لتنفيذ برنامج الإصلاح والتطوير على مرحلتين تتمثل المرحلة الأولى في عملية إنشاء الهيئات والجهات المسئولة عن إدارة مخطط الإصلاح، بينما ترتبط المرحلة الثانية والتي بدأت منذ (٢٠٠٠- ٢٠٠٧) بعمليات الاستثمارات والتمويل لتطوير قطاع النقل ، وتضمن العمل في المرحلة الأولى الإصلاح الإداري والحكومي داخل المؤسسات وجهات العمل في مجال النقل ومباشرة التنفيذ الفعلى لهذا الإصلاح من خلال الجهاز التنفيذى للنقل الحضري في دكار (CETUD) والذي يعتبر أول جهة تنفيذية للنقل الحضري على مستوى إفريقيا جنوب الصحراء تلاها العديد من النماذج حديثاً في "واجادوجو/أبيدجان ".

وقد حددت أهداف البرنامج الإصلاحى لقطاع النقل في خمسة بنود:-

* تطوير شبكة الطرق داخل المدينة بين قطاعاتها وبين المدن الأخرى المرتبطة بها داخل الدولة، مع تحديد مناطق رسمية لمواقف السيارات وإزالة كافة التعديات غير القانونية من إسكان غير رسمي أو مواقف سيارات غير رسمية.

*رفع معاملات الأمان في وسائل النقل وعلى الطرق وزيادة خدمات الطريق مع تطوير شبكة السكك الحديدية ومدها نحو الضواحى الحضرية.

*الإحلال التدريجى والتطوير الجزئى لوسائل النقل وإنهاء خدمة الوسائل المتهالكة وسيئة الأداء.

*وضع استراتيجيات للتحكم والحد من الانبعاثات الملوثة.

*الاستعانة بالجهات التخطيطية والخبراء المتخصصين في كافة المجالات المتعلقة بقطاع النقل وأدائه في عمليات وضع الاستراتيجيات والسياسات (Bultynck ,P., 2001, 13, 14).

كما يعتبر تطوير المناطق العشوائية المتدهورة وتنميتها أحد أهم الاستراتيجيات التي تبنتها العديد من الدول الإفريقية في مدنها الكبرى ، فقد حاولت بعض الحكومات أولاً محاربة تلك المناطق واستئصالها ولكن دون جدوى فلم يمنع ذلك ظهور مناطق أخرى أو القضاء على تلك الظاهرة ، حتى لم يعد هناك بداً من التسليم بوجود تلك المناطق ، فاتجهت المدن إلى محاولة تحسين وتنمية أوضاعها وتزويدها بالخدمات،

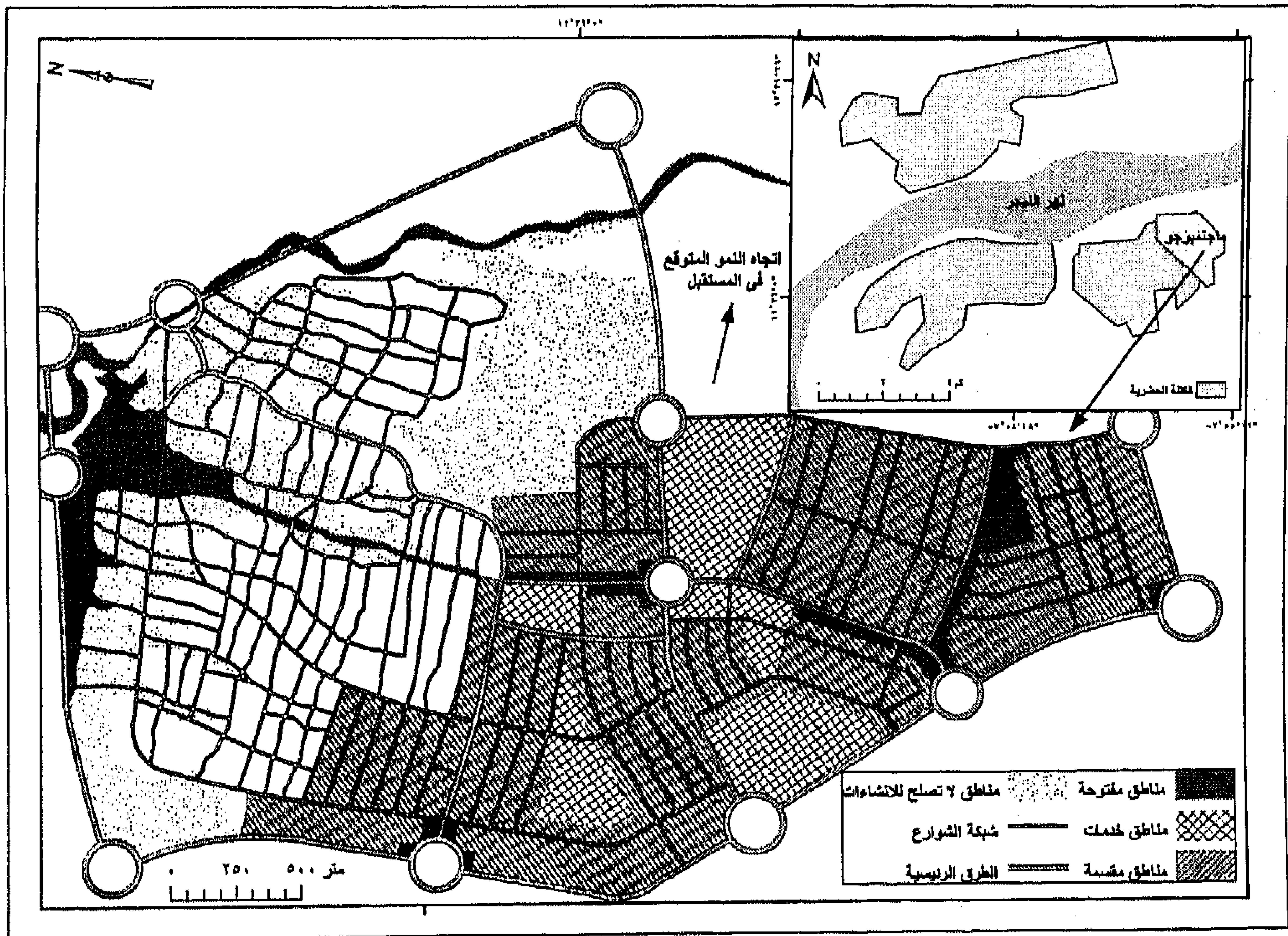
بل وإحلال العديد من المساكن المخططة بمواد بناء جيدة لتحل محل الإسكان غير المخطط والمساكن المتهالكة التي تغلب مواد البيئة على بناءها ، وقد تبنت بعض الحكومات في غربي إفريقيا تطوير المناطق المتدهورة كما هو الحال في مشروع " Cissin في واجادوجو ومشروع (magnambaugou) في [بماكو) ، وقد بدأت التجربة الأولى للتنمية الحضريةِ في بوركينا فاسو في ١٩٧٤بمشروع تنمية منطقة Cissin و هو مشروع مموّل من البرنامج الإنمائي الأمم المتحدة ، و تمثل منطقة Cissin واحدة من أقدم المستوطناتِ غير الرسمية في واجادوجو، و يتكون المشروع من قسمين يغطى القسم الأول (٥٣٠.٠٠٠ م٢) تم تخصيص مساحات أراضي بها و تسليمها للأفراد بشرط بنائها خلال خمس سنوات بينما يكفل الممولون تنفيذ الوحدات الخدمية ، و غطى القسم الثانى مشروع تطوير و تحسين البيئة الحضرية في الأحياء السكنية الفقيرة و التي غطت (٩٠.٠٠٠ م٢ يقطن بها نحو٢٥٠ عائلةٍ)، تم تحسينها من خلال تطوير و مد خدمات البناء التحتي و مد طرق رئيسية و إنشاء آبار للمياه و بالوعات التصريف وإزالة المساكن المتهالكة و توسعة المساحات بينها وإعادة البناء المنشآت المتهدمة ، و أظهرت نتائج تقييم مشروع تخصيص الأراضي أن نحو ٥٠ % من السكان قد باعو حصصهم من الأراضي لأنه لا يمكنهم أن يتحملوا تكاليف البناء فقد كان أغلبهم من المهاجرين الفقراء الذين انتقلوا بعد البيع لمناطق عشوائية جديده ،و قد دفعت تجربة تنمية منطقة Cissin إلي تفعيل المشاركة الشعبية في عملية التنمية و استخدام مواد البيئة المحلية في إقامة المساكن لتقليل التكاليف المادية ، أن تصبح نموذجاً يسهل على الجهات الحكومية تطبيقه لتطوير المناطق المتدهورة الأخرى و بالفعل تبنت الحكومة بمساعدة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تطوير ثلاث مناطق أخرى في Gaoua، Fada، Léo(10,11, World Bank, 2002).

كما اتجهت حكومة مالي بعد الاستقلال إلى سن العديد من القوانين والتشريعات التي هدفت لتحسين البيئة الحضرية داخل بماكو بعد أن تسبب النمو الحضري السريع في نمو العديد من الأحياء العشوائية مثل منطقة (Magnambaugou) والتي ظهرت كغيرها من الأحياء العشوائية بعد ١٩٦٠، و تبنت برامج وسياسات التنمية الحضرية في بماكو تطوير منطقة (magnambaugou) وهى أحد المحلات غير الشرعية الواقعة على الجانب الأيمن من نهر النيجر ، و تختلف تلك المنطقة عن غيرها من العديد من أحياء وضع اليد Spontanous quarters الأخرى التي ظهرت في بماكو بسبب حالات التعدي على الأراضي بشكل غير رسمي، فقد ظهرت منطقة (Magnambaugou) نتيجة زحف العاصمة على القرى المجاورة في عملية نموها ، بالاضافة لبيع العديد من الأراضي الزراعية لغير المزارعين من السكان الجدد في المدينة، وقد كانت المنطقة تخلو من الشوارع المخططة فلم يكن يوجد بها إلا الممرات والشوارع

غير الممهدة التي لا تصلح إلا للسير على الأقدام ، كما كانت تخلو من المرافق والخدمات و تعتمد في توفير احتياجاتها من المياه على الآبار أو من بائعي المياه في الشوارع ، كما كان يغيب عنها خدمات الكهرباء والصرف الصحي ، وساد بالمنطقة نمط السكن المعروف بـــ Bonco و كانت وحداته تتكون من غرف تلتف حول الجدران فى شكل Compound لدي كل منه مرحاض يصرف إلي مجرور ضحل خلف سور المسكن ، و دائماً ما تسبب في العديد من مشكلات التلوث داخل تلك المنطقة، فضلاً عما تعانيه المنطقة من التعرض الدائم لمشكلات الجريان السطحي خلال الفصل المطير(Vaa, M., 2000, 29 , 31).

وقد ظلت السياسات الحكومية تتجاهل تلك المشكلات لفترة طويلة حتى عام ١٩٨٠ ، حين بدأت عمليات الاهتمام بتمويل بعض مشروعات تحسين المناطق العشوائية والمتدهورة في بماكو ضمن برامج التنمية التابعة للبنك الدولي ، وتم اختيار منطقة (Magnambaugou) ضمن مشاريع الإصلاح و التنمية ، ، و وفرت المناطق الشاغرة ومساحات الفضاء أماكن لتوقيع الخدمات كما يتضح من الشكل رقم (٨٦)

شكل رقم (٨٦) تطوير منطقة ماجنمبوجو(magnambaugou) العشوائية في بماكو



المصدر بتصرف اعتمادا على :

*Veuthey, Bernard.. Magnambougou Upgrading Project, Bamako, Mali. In Large Housing Projects: Design, Technology, and Logistics. Margaret Bentley Sevcenko, (ed). Cambridge, Massachusetts: Aga Khan Program for Islamic Architecture, 1985, 2

*www.ESRI.com/data, 2004

و على الرغم من كونها مستعمرة وضع يد إلا أن بها موارد وإمكانيات ذاتية بيئية للتنمية والتطوير، فتم تخصيص مساحة١ كم٢ كمناطق مقسمة لإنشاء ٤٠٠٠ وحدة سكنية مخططة ، كما خصصت الحكومة مساحات من الأراضي المرخصة حصل عليها السكان بالشراء لبنائها ، وتم إمداد المنطقة بشبكة مياه نقية لتخدم الوحدات السكنية، و تم توسعة ورصف الشوارع بحد أدنى ٢٠ مترا لتسهيل عملية النقل ،بالإضافة إلى تهيئة شبكة من الشوارع الثانوية، وتعتبر حالة تلك المستعمرة فريدة إلى حد كبير في ظروفها الطبيعية لوقوعها في نطاق التنمية في العاصمة (Veuthey, B., 1985, 1,5)

كماتم سن العديد من القوانين والتشريعات منذ١٩٨٠ التي هدفت للحد من انتشارالمناطق العشوائيه و المتدهورة داخل البيئة الحضرية في بماكو فتم إنشاء (المركز التكنولوجى التنفيذى في بماكو) لمواجهة ظاهرة انتشار المناطق المتدهورة، و تبنى المركز أول مشروعات إحلال وتطوير للمساكن المتدهورة التي ظهرت نتيجة ارتفاع أسعار الإيجارات و تزايد الإنشاءات من مواد البيئة الطبيعية من الطين وأسطح الصفيح والعشش بعد عام ١٩٨٠، و خلال السنوات القليلة الماضية ، تم إنشاء هيئتين حكوميتين عام ١٩٩٢ ، تهتم بالإشراف على سوق الأراضي العقارية في المدينة والإشراف على متابعة برامج التنمية و التطوير لاحتواء النمو المتزايد لمناطق الإسكان غير الرسمي ، وتم من خلالها تحسين الظروف المعيشة لنحو ٢٥ منطقة من مناطق الإسكان غير الرسمي من خلال إضفاء الصفة الرسمية على تلك الأماكن، وإضاءة ورصف الشوارع و توصيل الخدمات والمرافق بتنفيذ مشاريع الصرف الصحي، وتنفيذ بعض الخدمات مثل المدارس وبعض المنشآت الصحية وإعادة تقسيم الأراضي وتمليكها للأفراد بطرق ميسرة ،وخلال عام ١٩٩٥ تبنت الحكومة وضع استراتيجية قومية للإسكان على مستوى الدولة والتي تمثل هدفها الأول في توفير مساكن لمحدودي الدخل ، كما تبني البنك الدولي عام ١٩٩٨ استراتيجية تحت عنوان التنمية واللامركزية اهتمت في أحد قطاعاتها بتنمية وتطوير الإسكان وتكثيف إنشاء الوحدات والمباني على مستوى الوحدات الإدارية والمحلية ، و دعمت هيئات و برامج الأمم المتحدة [البرنامج الإنمائي UNDP،و برنامج Habitat] عملية تمويل بعض برامج تنمية وتطوير المناطق المتدنية والأحياء الصغيرة في هوامش بماكو، مثل برنامج (Save our Neighborhood) و الذي تبنته الهيئة الإدارية لبماكو عام ١٩٩٣ ، و تم تمويله ضمن أعمال البرنامج الإنمائى للأمم المتحدة وبعض هيئات المجتمع المدنى ، على أن يتم تنفيذه خلال خمس سنوات ليغطى نحو ٢٤ مجاورة في ٦ وحدات إدارية داخل المدينة ، وقد تم خلال هذا المشروع تنفيذ تنمية منطقة (Same) التي تقع في الوحدة الإدارية الثالثة ، فقد نشأت المنطقة منذ عام ١٩٥٨ على بعد خمس كيلومترات من وسط المدينة و قدر سكانها في ١٩٩٣بنحو

٤٠٠,٠٠٠ نسمة فقط ، وقد تم تنمية وتطوير المنطقة منذ ١٩٩٣و إن كانت مدة عمليات التنمية قد تجاوزت المخطط الزمنى و الذي تم تحديده بسنتين ، فلم يتم الانتهاء منه حتى نهاية ١٩٩٧ (World Bank, 2002, 16, 20).

وقد وجهت بعض الدول بعضاً من السياسات و الاستراتيجيات للاستفادة من المناطق الهامشية في المدن العواصم ، فظهرت بعض المحاولات و الحلول المبتكرة في بعض من عواصم غربي إفريقيا لمواجهة التدهور البيئي في المناطق الهامشية ، من خلال تطبيق مشروعات الزراعة الحضرية والتي يمكن أن تساهم في زيادة إمداد المدينة بالغذاء و حل بعض من مشكلة العمالة ، كما هو الحال في (أكرا) فتعتبر الزراعة الحضرية مسئولة عن توفير ٩٠% من احتياجات المدينة من الخضراوات، وهو ما أتاح استخداماً أمثل للأراضي الهامشية وتحويلها للأراضي منتجة ، والاستفادة من المياه التي تمت معالجتها ،وتوفير فرص عمل للعمالة منخفضة الدخل، وقد هدفت استراتيجيات الاستفادة من المناطق الهامشية الحضرية في "أكرا" إلى تحقيق العديد من الجوانب الإيجابية أهمها:

*الحد من تعرية وانجراف التربة خاصة في المناطق القريبة من المجاري المائية والتي تعانى من انجراف التربة وسد القنوات والمجاري.

*استخدام المواد العضوية كأسمدة ومخصبات، واستخدام المواد البلاستيكية المعاد تصنيعها في صناعة الأدوات اللازمة للاستخدامات الزراعية.

*الاستفادة من مياه الأمطار بتخزينها وحجزها بدلاً مما تسببه من مشكلات الجريان السطحى والانتفاع بها في عمليات الرى اللازمة للاستزراع.

*استيعاب قدر كبير من البطالة وخاصة توفير فرص عمل للمهاجرين من دول الجوار مثل بوركينافاسو والتي تشكل عبأ على اقتصاد المدينة وتزيد من البطالة في "أكرا"، إضافة لما تعانيه العاصمة بالفعل من مشكلات البطالة وانتقال التيارات المستمرة من العمالة المهاجرة من شمال غانا(Boateng, 2002,18 ,19)

وقد اتجهت العديد من حكومات بعض الدول لتنفيذ سياسات إعادة توقيع العاصمة من أجل تحقيق أهداف اقتصادية وسياسية وإعادة التوازن الحضري، كما هو الحال في نيجيريا – وكوديفوار، و تمثل المدن العواصم الجديدة أحد وسائل تطبيق سياسات اللامركزية ، فتم نقل العواصم الساحلية لمناطق داخلية وأكثر مركزية كما في أبوجا في نيجريا وياموسكرو في كوديفوار ، من أجل تعميق الإحساس القومى برمز الدولة بعيداً عن المؤثرات الاستعمارية، ولتعمل العواصم الجديدة كنقطة انطلاق نحو التنمية

الاقتصادية للمناطق الداخلية المحرومة من التنمية، وتمثل أقطاباً لجذب للمهاجرين بعيداً عن العواصم والمدن الكبرى السابقة المهيمنة (Aryeety, S., 1997; 215).

و تعتبر استراتيجية نقل العواصم وإعادة توقيعها من الخطط الاستراتيجية أيضا لدى حكومات بعض الدول في غربي إفريقيا و التي تفكر في نقل العاصمة ، كما هو الحال في "غينيا بيساو" ، فقد تبنت سياسات عديدة للتنمية الحضرية بما فيها التفكير في نقل العاصمة الوطنية (عزيزة بدر، ١٩٩٧: ٥٣٥) ،كما تنادى العديد من الدراسات والآراء بنقل (أكرا) عاصمة غانا ، والتي تعانى من العديد من المشكلات والمخاطر الطبيعية والمشكلات الحضرية ، فتقع (أكرا) تحت تهديد أخطار الزلازل، والتي تهدد المدينة نظراً لتاريخها الزلزالي الطويل ،حيث تمتد مناطق الضعف والصدوع في أكرا في محورين رئيسيين حول منطقة Nyayano إلى الشمال الشرقي باتجاه سهول Akwaplin وهو أكثر الصدوع نشاطاً و الذي لا يزال يسجل به نشاط زلزالى وإن كانت لم ينجم عنه إلى الآن مشكلات كبيرة ، أم الفرع الثانى الرئيسى للصدع فهو الذي يسير بالتوازي مع خط الساحل تحت خليج غينيا وهو شق قارى ويعتبر هذا الفرع من الصدع هو المصدر الرئيسى للهزات والزلازل التي سجلت في أكرا منذ عام ١٦٣٦، ١٨٨٢، ١٩٠٦، ١٩٣٩، و يمثل هذا الفرع تهديداً مستمراً للمدينة تهديدا يمكن أن يقضى عليها ، خاصة أن هناك توقعات علمية بحدوث زلزال كبير مع نهاية الألفية الثالثة ، و تقف تلك المخاطر بالاضافة للمشكلات الحضرية الأخرى التي تعانى منها المدينة في تدعيم الآراء بنقل العاصمة.

وتقترح أحد الدراسات العلمية بنقل العاصمة إلى منطقة في الإقليم الغربي من غانا ، في المنطقة الممتدة بين دائرتي عرض٥.٠١ و ٥.٠٨ شمالاً وبين خطى طول ١.٣٥ و ١.٤١ غرباً ، وتنحصر المنطقة بين Ahanta Shama المتروبولتانية شرقاً وبين Mponor Wassa في المقاطعة الشرقية ، وتغطي بذلك تلك المنطقة شرق وغرب نهر بارا والذي تم بالفعل ربط جانبيه بكوبري، ويتميز الموقع المقترح بموقع استراتيجى يتوافر له الأمن و الحماية بعيداً عن حدود الدولة، كما يتميز الموقع المقترح بتوافر الموارد المائية ووجود نهر بارا و الذي يمكن أن يستفاد به من خلال إنشاء مشاريع المياه والسدود لتوليد الطاقة ، و يخدم الموقع المقترح الطريق السريع الإفريقى الذي يمر إلى الغرب من الموقع و يصل إلى كيب كوست وتاكواردى مما يوفر ميزة سهولة الوصول إلي أنحاء الدولة، كما توفر كل من المحطة الحرارية Aboadze وسد أكسومبو مصدراً للكهرباء ، و يوفر وجود مطار تاكواردى والذي يبعد ٢٢٨ كم عن مطار Kotoka الدولى في غانا والذي يمكن تطويره ليوفر خدمة النقل الدولى بالإضافة لقرب الموقع النسبى من مطار كوماسى ،ويضاف لتلك المزايا قرب ميناء تاكواردى نسبياً من

الموقع المختار والذي سيتيح فرصاً للتنمية الاقتصادية للمنطقة المختارة، كما يتمتع هذا الموقع بموارد سياحية تتمثل في (Portuguese Fort) والتي تم بناؤها عام ١٥٢٦ وضريح (انتونى آدمز) أول عالم وفيلسوف غينى في العصر الحديث (Andam, K., 2004, 14 , 23) .

وقد تبنت بعض الدول في غربي إفريقيا تنفيذ سياسات أخرى تتعلق ببرامج التنمية الريفية للحد من الهجرة نحو الحضر كما هو الحال في(بوركينافاسو) وفي (منطقة حوض نهر الفولتا في غانا والتي تعانى من مشكلات صحية ترتبط بالعمى النهري و تقف أمام التنمية في البلاد)، بينما ركزت جامبيا على الحد من الهجرة الريفيه الحضريه السريعة نحو العاصمة بنجويل بتنمية مدينتين هما Farafenni و Basse لرفع مستوى المعيشة في الأرياف ، و اتجهت سياسه "كيب فرد" نحو الحد من النزوح الريفي إلى الحضر بإتباع سياسة تنمية البيئة الاجتماعية وإنشاء وظائف في الأرياف وإعادة توزيع الأراضي، بينما عملت حكومة سيراليون على إعادة توزيع السكان و تنمية مراكز حضرية واستراتيجية ، واعتبرت أن التنمية الإقليمية حجر الزاوية في سياسة التنمية الشاملة والتي تهدف إلى تنمية إقليمية ريفية لإقرار إسكان الأرياف والحد من الهجرة (عزيزة بدر، ١٩٩٧، ٥٤١، ٥٤٢).

وعلى الرغم من السياسات المتعددة التي اتبعتها الدول في أغلبها ،والتي ركزت على الحد من النمو الحضري للعواصم ،والحد من الهجرة نحوها وتنمية مناطق ومراكز وأقطاب جديدة للنمو، سواء بنقل العواصم إليها ،أو في إنشاء مركز جذب واستقطاب بعيداً عن العاصمة، إلا أن كافة السياسيات لا يزال يشوبها إما نقص الموارد اللازمة لتنفيذ الاستراتيجيات، أو غياب قواعد البيانات اللازمة لإعداد تلك المخططات والاستراتيجيات الهادفة لتحقيق التنمية.

الخاتمـــة

الخاتمة

– تضمنت الدراسة ستة فصول ناقش الفصل الأول التاريخ الحضري لعواصم غربي إفريقيا، وتمت فيه دراسة العوامل التي وجهت عمليات نمو و نشأة عواصم غربي إفريقيا ، ورصد السمات والخصائص التي ميزت العواصم خلال كل مرحلة وصبغتها بسمات فريدة في جوانب عديدة تتعلق بمواقعها و مواضعها و أحجامها و تخطيطها و مورفولوجيتها.

– وناقش الفصل الثانى دراسة المواقع و المواضع للعواصم الحالية في غربي إفريقيا ، و ركز على شرح صورة التوزيع الحالى و محاور و خطوط توزيع العواصم ،ومدى ارتباطها بالعديد من العوامل التي تحكمت في صورة التوزيع ، كما رصدت الدراسة التحول الحضري الذي شهدته العواصم و الذي ارتبط بحركتها عبر فترات زمنية مختلفة، حتى أصبحت هجرة العواصم سمة ترتبط بعواصم غربي إفريقيا بوضوح .

– وناقش الفصل الثالث النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا ؛ وتم خلاله دراسة التطور الحجمى لعواصم غربي إفريقا وما طرأ علي معدلات نموها من تغير، كما تم دراسة الفئات الحجمية لعواصم غربي إفريقيا،وقياس مدى تحقق التوازن الحضري في مقابل الهيمنة الحضرية للمدن العواصم في دولها من خلال تطبيق قوانين المدن ، و دراسه ظاهرة هيمنه العواصم و رصد مؤشراتها .

– و تعرض الفصل الرابع لدراسة خصائص التركيب الداخلي للعواصم في غربي إفريقيا ، من خلال مناقشة عناصر مورفولوجية المدينة في القسم الأول وهى "شكل الخطة ،المباني ،شبكة الشوارع "و مدى تباينها قبل و بعد الاستقلال ، وبدراسة تأثير المؤثرات الحضارية الاسلامية و الاستعمارية بأنواعها (الفرنسي ،البريطاني ،...) على النمط العمراني للمدن، و التي أفرزت شخصيات و أنماطاً متفردة أمكن من خلالها تصنيف المدن طبقاً لخصائص تركيبها ، بينما تناول القسم الثانى المناطق الوظيفية و التركيب الوظيفي في الحيز الحضري للعواصم في غربي إفريقيا،و تم خلاله تحديد أهم المناطق الوظيفية داخل المدن ، و التي غلب عليها الاستخدامات الإدارية التي فرضتها وظيفة العاصمة ، وفي نفس الوقت استحوذت الاستخدمات التجارية و الصناعية على مساحات كبيرة نسبياً باعتبار الوظيفة التجارية للموانىء في أغلبها ، بينما تفاوتت أنماط الاستخدمات السكنية داخل المدن متأثرة بسياسات العزل السكني خلال الفترة الاستعمارية وسياسات العزل الطبقى و الاقتصادي و العديد من المتغيرات الأخرى بعد الاستقلال.

- و خصص الفصل الخامس لدراسة تحليلية لخصائص التركيب الداخلي لبعض العواصم الحالية في غربي إفريقيا،حيث تم دراسة عناصر مورفولوجية بعض المدن(أكرا/دكار/نواكشوط) و التعرف على صورة تركيبها الوظيفي و تحديد أهم المناطق الوظيفية داخلها، و رصد تباين مستويات أنماط السكن داخلها .

- و تناول الفصل السادس أهم و أبرز المشكلات "الديموجرافية و مشكلات النمو و الزحف العمراني والمشكلات البيئية والمشكلات الصحية وغيرها....) ، كما تم استعراض أهم والإستراتيجيات و السياسات الموجهه نحوتنمية وتحسين البيئة الحضرية و حل مشكلاتها ، كما تم رصد بعض من الحلول التي تبنتها بعض العواصم في مواجهة و معالجة بعض القضايا في ظل برامج التخطيط الحضري التي ترعاها الهيئات الدولية و المحلية ، و انتهت الدراسة و خلصت إلى عدة نتائج أهمها :

النتائج:

١- أظهرت الدراسة عمق الجذور الحضرية للتنظيم الاداري و السياسي في غربي إفريقيا، و الذي عرف العواصم المبكرة منذ القرن الخامس و السابع تقريبا و ازدهارها بشكل خاص منذ القرن العاشر مع دخول الإسلام، و نهوض الممالك و الإمبراطوريات الإسلامية بالاضافة لممالك وإمبراطوريات الجنوب الوطنية النشأة، و التي نهض بها مراكز حضرية و إدارية و سياسية مثل كوماسي و مدن اليوروبا.

٢-كان للعامل السياسي تأثير أساسي على نشأة العواصم و مقار الحكم ، و على الرغم من ذلك فقد وجهت ظروف البيئة الطبيعية الطاردة في غربي إفريقيا اختيارمواقع و مواضع العواصم و اختيارها في مراحل النشأة الأولى "في مرحلة ما قبل الاستعمار"، و التي التفت خلالها العواصم حول موارد المياه لنهر النيجر و بالقرب من مناطق ووفرة الأمطار على الساحل، بينما لعبت وفرة الموارد الطبيعية الزراعية و المعدنية و خصائص الساحل و طبيعة المناخ المحلي دوراً هاماً في تحديد النقاط الصالحة لاستقرار الأوربيين ولقيام الموانيء القريبة من موارد الخام الطبيعية ، و الأكثر ملائمة في ظل المناخ الطارد و البيئة الحارة الرطبة فجاءت أغلب العواصم ساحلية الموقع و التي تطور معظمها عن قرى صيد صغيرة و مراكز لتجارة الرقيق و قلاع و حصون في مرحلة الاستقرار الأوربي المبكر و لم يقتصر تأثير العوامل الطبيعية في نشأة العواصم في غربي إفريقيا على المراحل الأولى بل وضعت خصائص البيئة الطبيعية و ظروفها في الاعتبار عند اختيار إنشاء العواصم الحديثة بعد الاستقلال كما في أبوجا و التي تم اختيار موقعها في منطقة مميزة من حيث خصائص بيئتها الطبيعية .

٣- و قد ظهر تأثير العوامل البشرية بوضوح في دور العامل السياسي في إنشاء العواصم منذ المراحل الأولى و التي ارتبط خلالها نهوض و أفول العواصم بقيام و ازدهار الممالك و الإمبراطوريات أو اضمحلالها، بينما ظهر تأثير العامل السياسي في التوجيه الخارجي للعواصم خلال الفترة الاستعمارية، و في نشأة العواصم و توجهها الخارجي بعد الاستقلال مثل نواكشوط.

٤- شهد غربي إفريقيا تحولاً حضرياً في توزيع العواصم مع الهجمة الاستعمارية،و التي حولت التوزيع الجغرافي للعواصم من الداخل إلى الخارج ، بينما بدأ التحول الحضري الثاني بعد الاستقلال مع الاتجاه بتوزيع العواصم مرة أخرى نحو الداخل والذي تزامن مع نقل و تغيير العواصم مثل"ابوجا و ياموسكرو".

٥-رصدت الدراسة عمق جذور ظاهرة هجرة و تحرك العواصم في غربي إفريقيا ، و التي تحركت في الغالب في مواقع بدائل في نفس الإطار الجغرافي العام ، و احتفظت بوظيفتها كمركز و عاصمة سياسية، و إن كان غربي إفريقيا قد عرف في المقابل تحرك العواصم في مواضع بعيدة عن الموقع الأول كما في نيامى و تحرك العاصمة لأقصى الطرف الجنوب الغربي للنيجر خلال الفترة الاستعمارية ، تمشياً مع أغراض الاستعمار كما تحركت العاصمة إلى أبوجا و ياموسكرو بعيداً عن الساحل سعياً وراء إقامة عواصم وطنية بعيدة عن الإرث الاستعماري و تحقيقاً للامركزية في مواجهة مشكلات العواصم السابقة.

٦-أشارت دراسة النمو الحجمي لعواصم غربي إفريقيا إلى استمرار تسارع معدلات نمو المدن العواصم في غربي إفريقيا و استحواذها على أكبر نسبة من النمو الحضري في دولها، على الرغم من التراجع النسبي لمعدلات النمو في الفترة الأخيرة و تراجع متوسط معدلات نمو عواصم غربي إفريقيا خلال الفترة (١٩٩٠- ٢٠٠٥) إلى ٥ % كحد أعلى مقارنة بالفترة السابقة من (١٩٥٠-١٩٩٠) والتي حقق خلالها الحد الأعلى لمتوسط معدل النمو ٧ % ، وعلى الرغم من تزايد أحجام المدن العواصم ووصول خمس عواصم للمرتبة المليونية و التي شكلت نحو ٥٦ %من جملة أحجام العواصم عام ٢٠٠٥ ، إلا أن معدلات النمو كما اتضح تتجة نحو التناقص منذ التسعينيات و ربما يعود ذلك في الغالب إلى نمو المدن الثانوية و المراكز الحضرية التي رفعت بعضاً من الضغط عن العواصم.

٧- أظهرت الدراسة انطباق قانون المدينة الأولى بشكل عام على الوضع الحضري لأغلب عواصم غربي إفريقيا داخل دولها و هو ما يعتبر الوضع الأكثر شيوعاً و الأكثر ملائمة لأوضاع الدول النامية ، في حين أظهرت الدراسة عدم تحقق و انطباق قاعدة زيف " الرتبة و الحجم " و التي تكون أكثر تحققاً في الدول الصناعية المتقدمة ، مما يعكس عدم توازن الأنظمة الحضرية داخل دول غربي إفريقيا وهيمنة طاغية للمدن الأولى ترتب عليها تفاقم العديد من مشكلات البيئة الحضرية .

٨- أظهرت دراسة التدرج الهرمي لفئات أحجام العواصم و التي تم خلالها تقسيم عواصم غرب إفريقيا إلى ثلاث فئات حجمية " المليونية، والكبرى المتوسطة و الصغرى " واستحوذت الفئة المليونية على أكبر حجم من جملة سكان العواصم عام ٢٠٠٥، حيث ضمت الفئة في مجموعها نحو ٨.٢٥٠ مليون نسمة من جملة ١٤.٥ مليون نسمة تقريبا عام ٢٠٠٥ ، علي الرغم من أن الفئه تضم ثلث عدد العواصم تقريبا .

٩-أظهرت الدراسة ارتباط الآثار السلبية للنمو الحضري للمدن العواصم في غربي إفريقيا بالزيادة غير الطبيعية بشكل واضح ، وما ينجم عنها مثل الآثار الديموجرافية و تغير صورة التركيب النوعي و العمري للسكان و آثارعمرانية تتضح في تغير صورة العمران الحضري و توسع الكتلة الحضرية وظهور أنماط الإسكان المتدني.

١٠-أشارت الدراسة إلى أهمية دور الأنماط الجديدة من النزوح السكاني المرتبط بالمشكلات التي يعانى منها غربي إفريقيا في نمو المدن العواصم ،والتي تمثل أهمها في النزوح القسرى نتيجة الحروب و الصراعات الأهلية و النزوح بسبب نوبات الجفاف المتلاحقة في العديد من دول غربي إفريقيا ، و التي حصدت العواصم غالباً أكبر نسبة من المتضررين منها سواء من داخل الدولة أو من دول الجوار.

١١-أوضحت الدراسة أن إنشاء العواصم الجديدة و الحديثة بعد الاستقلال في مواجهة مركزية و هيمنة العاصمة لم يحد من هيمنة المدن العواصم السابقة و المدن الكبرى ، فلا تزال لاجوس و أبيدجان المدن الأولى المهيمنة على النظام الحضري في دولها ، ولم تملك العواصم الجديدة إمكانات كافية لتحويل مراكز النمو و التنمية نحوها ،حيث اقتصر تحويل الوظائف على الوظيفة الإدارية في حين لا تزال العواصم السابقة تحتكر الإمكانات والوظائف الاقتصادية و الخدمية الكبرى.

١٢-أظهرت دراسة الشكل الخارجي للمهن العواصم و دراسة الخطة و أشكال النمو و تحديد الوحدات المورفولوجية للمدن في "النواة والقلب" حيث المدينة الاستعمارية ، و الوسط حيث المدينة الحديثة و التي التف حولها مؤخراً الضواحي و الهوامش الحضرية في منطقة الأطراف، بينما أشارت دراسة الخطة إلى ارتباط بعض العواصم الساحلية غربي إفريقيا بالنمط الشريطي أو الخطى، والذي وجهتة ظروف الموقع الساحلي و شكل شبكة الطرق مثل كوناكرى، بينما ارتبط النمط الإشعاعى بالمدن العواصم في مراحل الانفجار العمراني والذي ساعدت عليه شبكة الطرق الإشعاعية ،على الرغم من تخطيط المدينة الاستعمارية وفق الخطة الشطرنجية كما في أكرا، و بينما احتفظت بعض من العواصم الاستعمارية مثل دكار بالنمط الشطرنجى في تخطيط المدينة القديمة، تحررت المناطق الحديثة من النمط الشطرنجى و اتبعت في تخطيطها نمطا مخططا مختلطا.

١٣-أوضحت معالجة ودراسة التركيب الداخلي للمدن من خلال دراسة التركيب الوظيفي و تركيب المناطق الوظيفية في المدن العواصم، ارتباط نمو و تركيب المدن العواصم الموانىء بالميناء و نموها كوحدة مورفولوجية و بدورها ووظيفتها داخل الحيز الحضري ، و التي وجهت التركيب الوظيفي للمدن العواصم كما في فريتاون ، و لم يقتصر دور الميناء على تأثيرها في النمو الاقتصادي و الحضري للمدن و الذي تفاوت تبعاً لأهمية و دور و حجم و امكانات الميناء كما هو الحال في " دكار و فريتاون مقارنة بلومى أو منروفيا، بل لقد تعدى دورَ الميناء للتأثير على الجوانب الاجتماعية و التركيب العرقى في المدينة و ارتباط أحيائها بمجموعات عرقية معينة كما في" فريتاون و منروفيا و دكار".

١٤-شهد التركيب الوظيفي في المدن العواصم تغيرا في المناطق الوظيفية وأشكال استخدام الأرض في المدن خلال مراحل نموها ، فقد أظهرت دراسة النماذج التفصيلية هجرة ونمو مناطق وظيفية جديدة نحو الهوامش بعيدا عن المناطق القديمة،والتي ظهرت أكثر شيوعاً في مناطق الاستخدامات السكنية و الصناعية نتيجة تأثرها بقوى الطرد المركزية كما حدث في (فريتاون و أكرا) فقد تحركت الوظيفة الصناعية في الأولى و الوظيفة التجارية في أكرا إلى مناطق جديدة وغير تقليدية.

١٥-على الرغم من وجود العلاقة الطرديه بين درجة الحضرية و معدل النمو الحضري و بين الحجم السكاني ، حيث إن المتروبوليتانية تتناسب طرديا مع الحضرية ، إلا أن الدراسات التفصيلية لنماذج المدن قد أشارت للتفاوت الكبير في مستويات الخدمات بين أحياء المدينة الواحدة ، و قد أصبحت المدن في العالم الثالث نتيجة لتلك الأوضاع تتميز بخصائص واضحة، تتلخص في الازدواجيه الحضرية المتناقضة أو الازدواجيه التركيبية في السكن و الاقتصاد ترتب عليها تعايش و نمو كل من الأنشطة الرسمية و غير الرسمية و المخططة و غير المخططه الحديثة و التقليدية .

١٦-أظهرت الدراسة التفصيلية غياب عمليات التخطيط الحضري عن أحياء المناطق المتدهورة داخل المدن و المناطق العشوائية و غير القانونية، و التي لم تدرج جميعها ضمن المخططات الاستراتيجية للدول أو مدن العواصم كما لا توجد استراتيجيات واضحة أو خاصة بها، فدائماً ما تلي او تجيئ عملية تخطيط تلك المناطق في مرحله تاليه لنموها واستقرار السكان الفعلى بها، في أنماط متدنية من حيث نوعية الحياة و المعيشة تغيب عنها الخدمات بشكل أساسي مما يضطر السلطات بعد تفاقم الأوضاع إلى تبنى سياسات تحسين أحوال المعيشة.

١٧-تشير توقعات و إسقاطات الأمم المتحدة عام ٢٠١٥ إلى نمو أحجام المدن العواصم في غربي إفريقيا لتصل نحو٢٠ مليون نسمة تقريبا ،بما يمثل نحو ١٣ % من جملة حجم سكان الحضر، كما سيتزايد عدد

المدن المليونية إلى ١٠ مدن يصل حجمها إلى ١٧ مليون نسمة، بما يمثل ١٠ % من جملة سكان الحضر على مستوى غربي إفريقيا ، مما يزيد من حجم الأعباء والمشكلات وتفاقم الأوضاع بصورة أكبر مما هى عليه.

التوصيات

ناقشت العديد من المؤتمرات الدولية مشكلات نمو المستوطنات البشرية في العالم الثالث ، فقد رصد التقرير العالمي الثالث عن للمستوطنات البشرية، ٢٠٠١ اهتمام العديد من المؤتمرات السابقة مثل المؤتمر الأول المستوطنات البشرية في فانكوفر بكندا عام ١٩٧٦م، والمؤتمر الدولي للتنمية والسكان المنعقد في القاهرة في الفترة من ٥ إلي ١٢ سبتمبر ١٩٩٤، والذي اهتم بمعالجة موضوع مواجهة مشكلة إيواء من لا مأوى لهم بعد تفشي مرض العشوائيات حول التجمعات السكنية الكبرى في العالم الثالث، وناقش المؤتمر الثاني الذي عقد في مدينة اسطنبول بتركيا عام ١٩٩٦ مستقبل المدن خلال القرن الحادي والعشرين، والبحث عن منهج جديد لمواجهة مشكلة الإسكان ليس من خلال بناء المزيد من الإسكان الاقتصادي الذي لا يتحمل تكاليفه المعدمون والفقراء ولا يستفيد منه إلا الفئة الأقل من المتوسطة، ولكن تتم المعالجة من خلال أسلوب جديد لإيواء من لا مأوى لهم، و هو الأمر الذي لم يلق الرعاية أو العناية الكافية بعد من الأجهزة المحلية التي تعمل في مجالات التعمير والإسكان أو الإدارة المحلية، و تتبع أهم توصيات الدراسة من خلال ما تم رصده من مشكلات وأوضاع سلبية تواجهها عواصم غربي إفريقيا و تحتاج لإيجاد حلول سريعة و تطبيق استراتيجيات التنمية الحضرية مسترشدة و مستفيدة بأهم ما جاء في توصيات المؤتمرات الدولية للأمم المتحدة الخاصة بمواجهة و حل مشكلات المستوطنات البشرية و تتمثل أهم التوصيات فيما يلي:

١-تحتاج مواجهة نمو المناطق العشوائية إلى سن قوانين و تشريعات البناء التي تحد من ظهور أنماط الإسكان غير اللائقة، بالإضافة لسن القوانين التي تحد من نزوح الهجرة الريفية الحضرية التي تستنزف دون وجه حق إمكانات المدينة و تشكل عبئاً على خدماتها و مواردها المحدودة ، وضرورة الارتقاء بالأحياء الفقيرة وإضفاء الطابع النظامي و المخطط عليها و قد قدمت العديد من الدول العديد من التجارب في هذا المجال و التي اعتمدت على نقل المجتمعات القديمة بجذورها الاجتماعية والمهنية إلى تجمعات سكنية جديدة ولكن بدون العشوائية كما في" بكين المخططه" في دكار كما تبنت برامج وسياسات التنمية الحضرية تطوير بعض المناطق العشوائية في المدينة مثل منطقة(magnambaugou) ومشروع "Cissin" في واجادوجو، إن التحدي الذي تواجهه الدول النامية في هذا المجال ليس الحد من الزيادة

السكانية كهدف ولكن الحد من التدني العمراني والإجتماعى الذي تواجهه المدن الكبرى والقرى على حد سواء.

٢- تطوير خطة المدينة بحيث تكون متوافقة مع الواقع الفعلي لها و محققه لمتطلبات النمو وتحديد نطاق إدراى للمدينة يشمل توسعها العمراني المستقبلي وفق ما تشير إليه الدراسات التخطيطية التي ترصد الواقع و تضع تصوراً للاحتياجات السكنية و الخدمية للنمو العمراني المستقبلي ، حتى لا تتفاقم مشكلات المدن كما حدث في العديد من العواصم الاستعماريه التي أنشأت لتمثل مراكز حكم صغيرة لم تتوافق مع مرحلة الانفجار العمراني مما اضطر الدول إلى تغيير عواصمها (لاجوس).

٣- اتباع سياسات تنمية المدن الثانوية و التي من شأنها رفع العبء عن المدن العواصم ، و تطبيق سياسات اللامركزية ، وقد نجحت بعض الدول من خلال تطبيق سياسات اللامركزية وتنمية مراكز استراتيجية جديدة في تخفيف الضغط والأعباء عن المدن والعواصم الكبرى من خلال تنمية شبكة من المدن متوسطة الحجم كما هو الحال في" نيجيريا"و بوركينا فاسو .

٤- تفعيل سياسات الحكم المحلى وتفعيل المشاركة الشعبية في عمليات التنمية والبناء ، و محاولة ربطها بالأنظمة القومية على مستوى الدول حتى يسهل السيطرة عليها و تحقيق التكامل و التفاعل بينها من خلال تطبيق النظام المركزي كما في نموذج أبيدجان، أو تفعيل أنظمة الحكم المحلى و سياسات اللامركزية من خلال تطبيق الحكم الذاتي و التنفيذي لكل مدينة بشكل مستقل مما يضمن تنفيذ أغلب المخططات من ميزانية مستقلة عن ميزانية الدولة كما في" كوماسى.

٥- تشجيع التنمية الاقتصادية من خلال خلق و إيجاد فرص عمل و أنشطة سريعة الإنتاج وقد ظهرت بعض المحاولات والحلول المبتكرة في بعض من عواصم غربي إفريقيا لتطبيق مشروعات الزراعة الحضرية والتي تقع ضمن استراتيجيات الاستفادة من المناطق الهامشية لمواجهة التدهور البيئي والتي يمكن أن تساهم في إمداد المدينة بالغذاء وحل بعض مشكلات البطالة ، كما هو الحال في (أكرا) و (دكار).

٦-تطبيق سياسات التنمية المستدامة من أجل تحسين نوعية حياة المواطنين من خلال تحسين البيئة الحضرية و الحد من الفقر الحضري و زيادة الاستثمارات و فرص العمل و خلق بيئة صحية من خلال تطوير و تحسين شبكة ووسائل النقل و المواصلات و تكثيفها ، وقد تبنت بعض المدن العواصم سياسات الإصلاح والتنمية لقطاعات عديدة من الخدمات من أجل تحسين أداءها أو حل المشكلات التي تواجهها و قد بدأ التنفيذ الفعلى لإصلاح النقل الحضري في دكار من خلال الجهاز التنفيذى للنقل الحضري في دكار Executive Council for Urban Transport in Dakar (CETUD) والذي يعتبر أول جهة تنفيذية

للنقل الحضري على مستوى أفريقيا جنوب الصحراء تلاها العديد من النماذج حديثاً في "واجادوجو/أبيدجان.

٧- دراسة مقترحات نقل العواصم خاصة في الحالات التي تعانى من مخاطر و كوارث طبيعية ترفع من حدة المخاطر الحضرية التي تواجهها المدن كما هو الحال في (أكرا) ، وتحسين قدرات الوقاية من الكوارث الطبيعية والتأهب لها، والتخفيف من حدتها، والاستجابة لها، بمساهمة من شبكات التعاون الوطنية والدولية، وذلك بغية التخفيف من هشاشة المستوطنات البشرية أمام هذه الكوارث ولتنفيذ برامج فعالة لفترة ما بعد الكوارث لفائدة المستوطنات البشرية المتضررة، ترمي إلى تحقيق جملة أمور من بينها سد الاحتياجات الآنية، ودرء مخاطر الكوارث في المستقبل.

- و قد طرحت مؤتمرات المستوطنات البشرية توصيات أخرى عديدة نحو مستقبل أفضل لتنمية المدن الكبرى في دول العالم الثالث أهمها :

- أكد تقرير المؤتمر الثالث للمستوطنات البشرية عام ٢٠٠١ على ضرورة التخطيط العمراني المتكامل والاهتمام المتوازن بالأحوال المعيشية في المناطق الريفية والحضرية، خاصة وأن المناطق الريفية والحضرية مترابطة اقتصادياً واجتماعياً وبيئياً. فلابد من اغتنام فرصة وجود مساهمات وروابط بين المناطق الريفية والحضرية يكمل بعضها بعضاً.

- ضرورة التصدي للفقر الحضري، وتحسين الأحوال المعيشية واستئصال شأفة الفقر الريفي ،و إيجاد فرص العمل و التعليم في المستوطنات الريفية وفي المدن الصغيرة ومتوسطة الحجم والبلدات في المناطق الريفية وإيلاء الاهتمام المناسب للاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لتلك المناطق، فلا تزال هناك عقبات خطيرة تواجه التنمية المستدامة للمستوطنات البشرية ولا يزال الفقر يشكل العقبة الأساسية ولا يزال معظم السكان يفتقرون إلى الضمان القانوني لامتلاك مساكنهم، بينما يفتقر آخرون حتى إلى المأوى الأساسي، فيعيش واحداً من بين كل أربعة من سكان الحضر في العالم النامى دون خط الفقر. وقد تعثر في مدن عديدة مواجهه النمو السريع والمشاكل البيئية مع البطء في خطى التنمية الاقتصادية.

- تشجيع المشاركة الوطنية في حل المشكلات و تبنى سياسات الإصلاح الإدارى و تحديد السياسة الداخلية والخارجية للمدينة وإعادة توزيع الخدمات و تحسين نوعيتها وخفض مستويات الأمية ونسبة المحرومين من الخدمات الصحية ، ورفع التحديات المتصلة بتوفير فرص العمل الكافية وتوفير السكن الملائم وسد الاحتياجات الأساسية للسكان.

الملاحق

ملحق رقم ١



Monrovia City Map

ATLANTIC OCEAN

BUSHROD ISLAND

N
W
E
S

ATLANTIC OCEAN

MESURADO RIVER

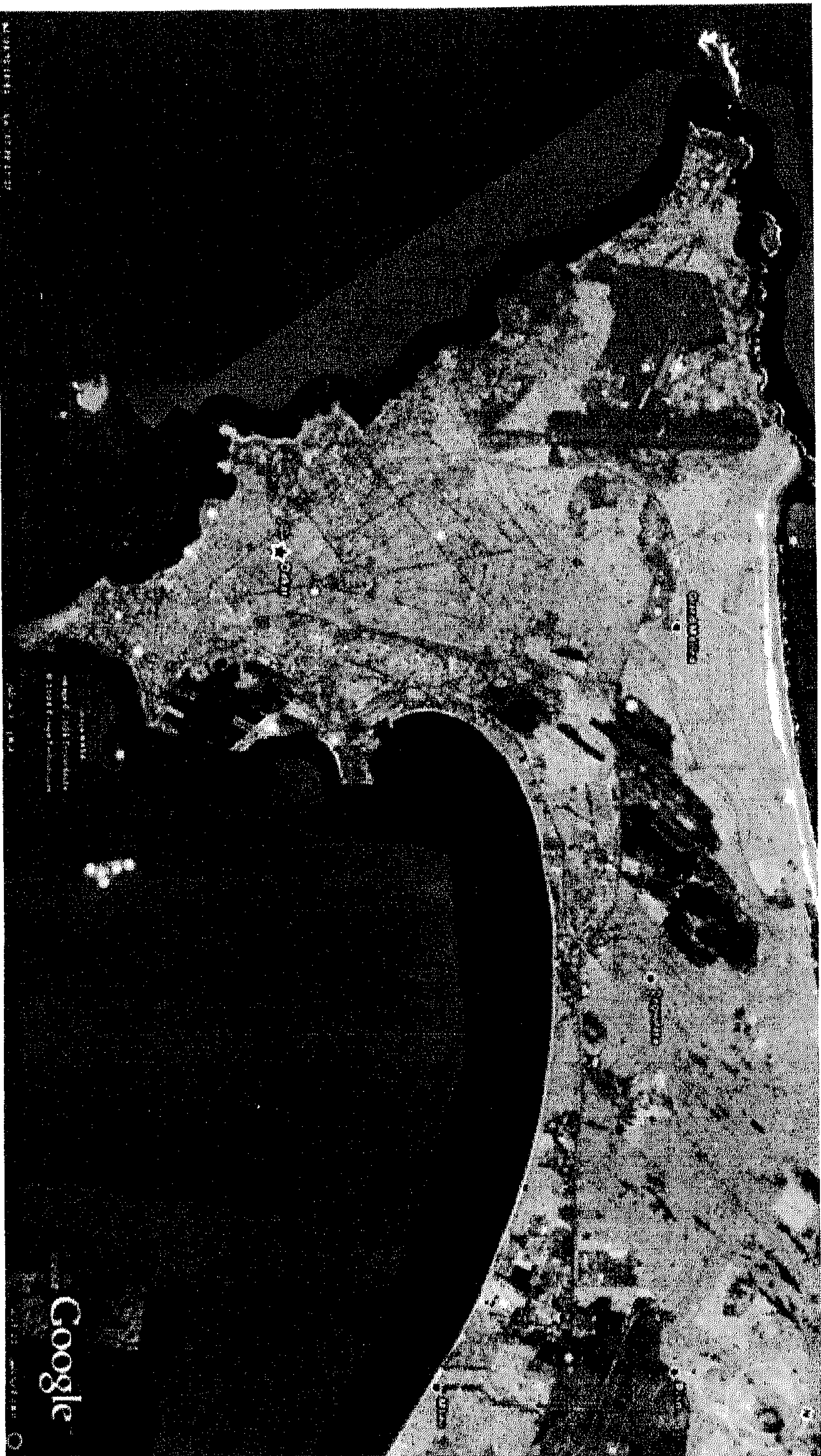
ATLANTIC OCEAN

CENTRAL MONROVIA

SIERRA LEONE
GUINEA
LIBERIA
IVORY COAST

LEGEND

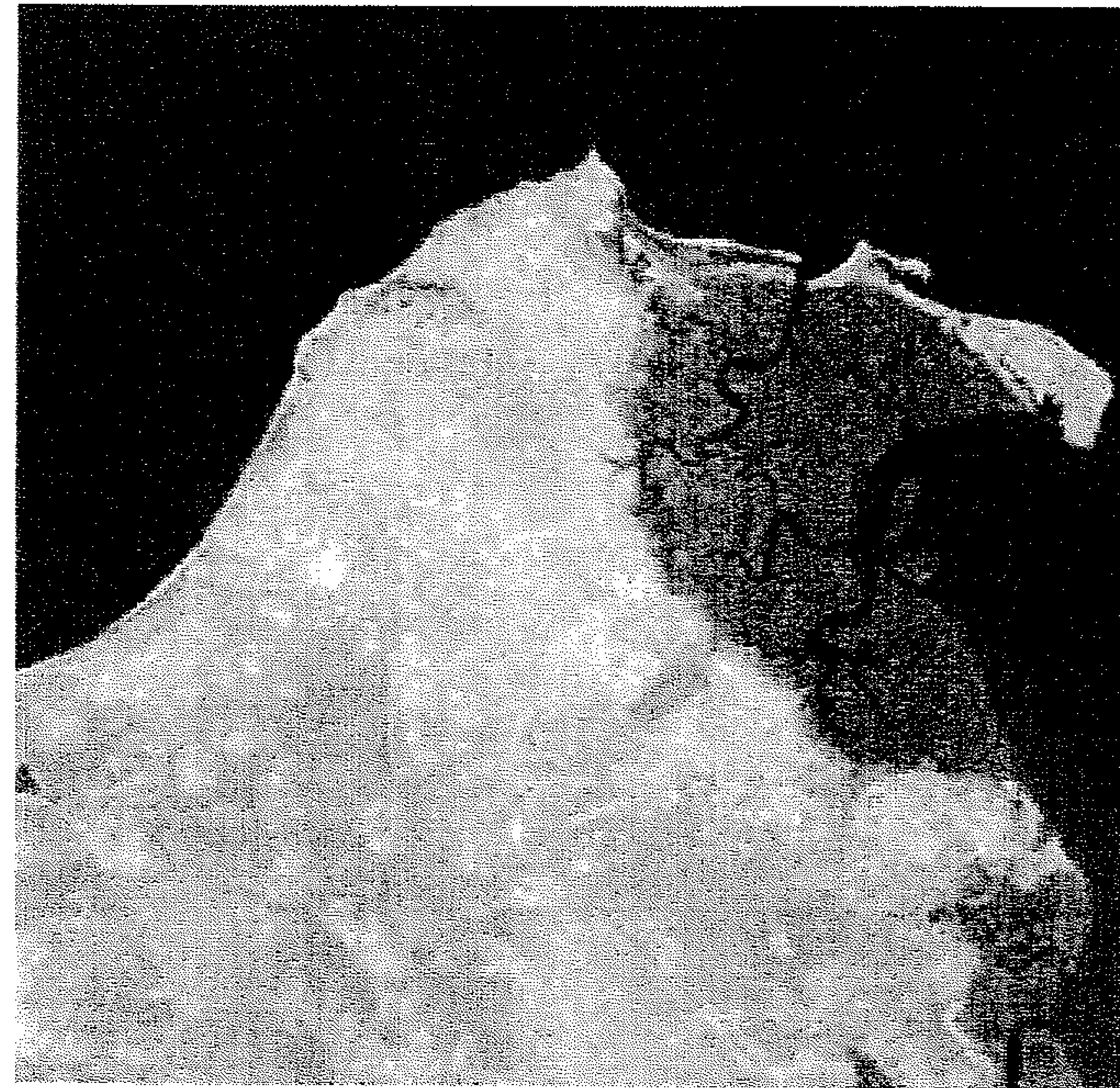
موضع و موقع مدينة و ميناء بكار على شبه جزيرة كيب فرد



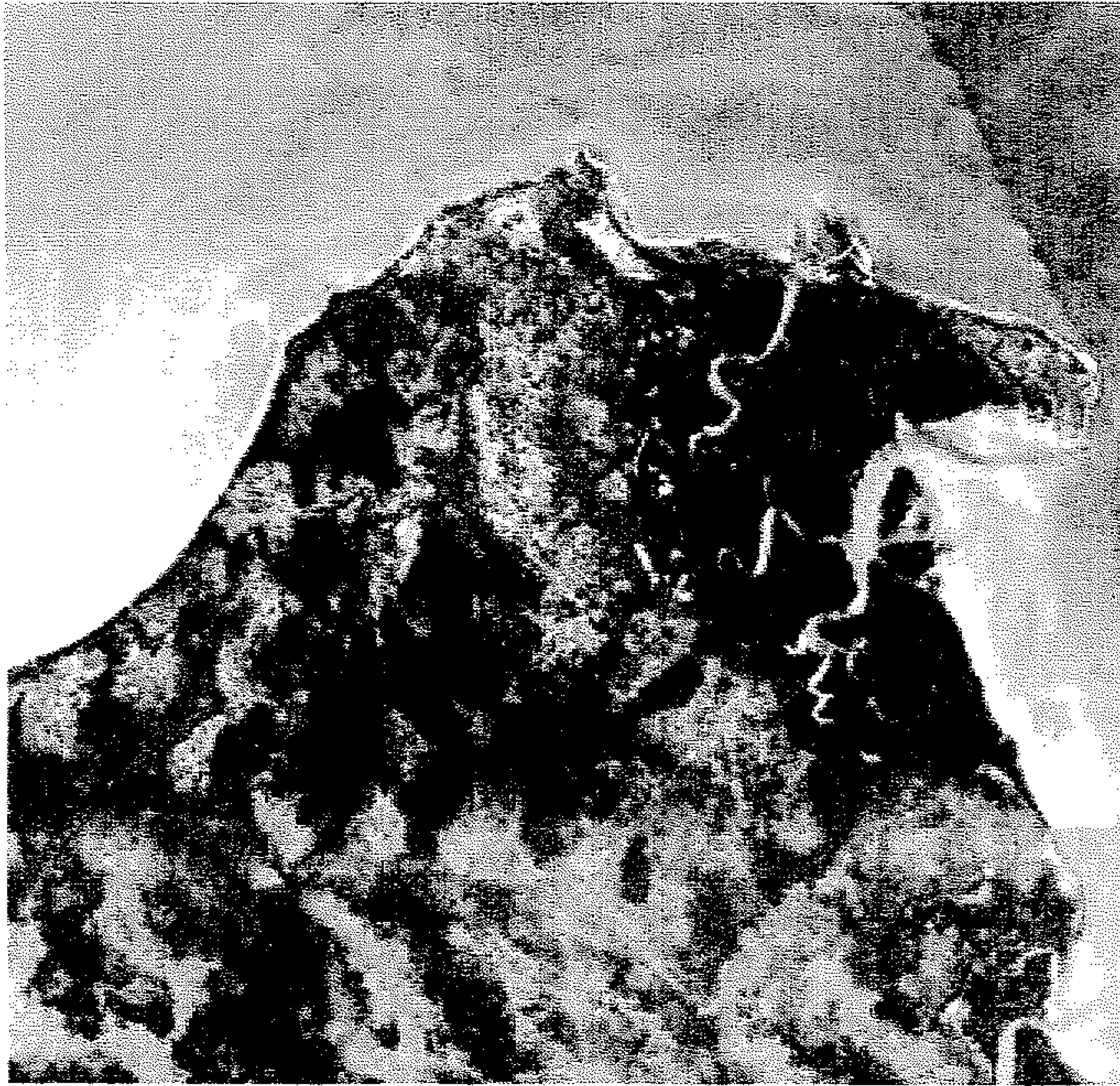
المصدر : برنامج Google earth على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) ٢٠٠٨/٦/١٤

ملحق رقم ٣

خصائص ظروف موضع مدينة بنجويل (جامبيا)



٣١ أكتوبر ١٩٩٢



٣١ يناير ١٩٦٨

توضح الصور الفضائية لبنجويل عامى ١٩٦٨ و ١٩٩٢ أثر الموضع التحكمي لمدينة بنجويل، و الذى وجه النمو العمرانى للمدينة في شكل شريطى متحاشيا الاتجاه نحو الجنوب لوجود العوائق الطبيعية من المستنقعات و مساحات المانجروف ،كما أدت محدنية المساحات اللازمة للتوسع العمرانى لبنجويل إلى نمو المدن الأخرى مثل (سيريكوندا و فاجارا و غيرها) بشكل سريع كما يتضح من الصورة الفضائية لعام ١٩٩٢، فيشير اللون الوردى إلي نمو المساحات الحضرية و توسعها على حساب الأراضي العشبية و الأحراج و التى أصبحت تظهر في شكل كتل معزولة باللون الأخضر بين الكتل الحضرية .

U.S. Geological Survey: Satellite Image Analysis Of Environmental Change, EROS Data Center International Program, 2003, http://edcsnw3.cr.usgs.gov/ip.

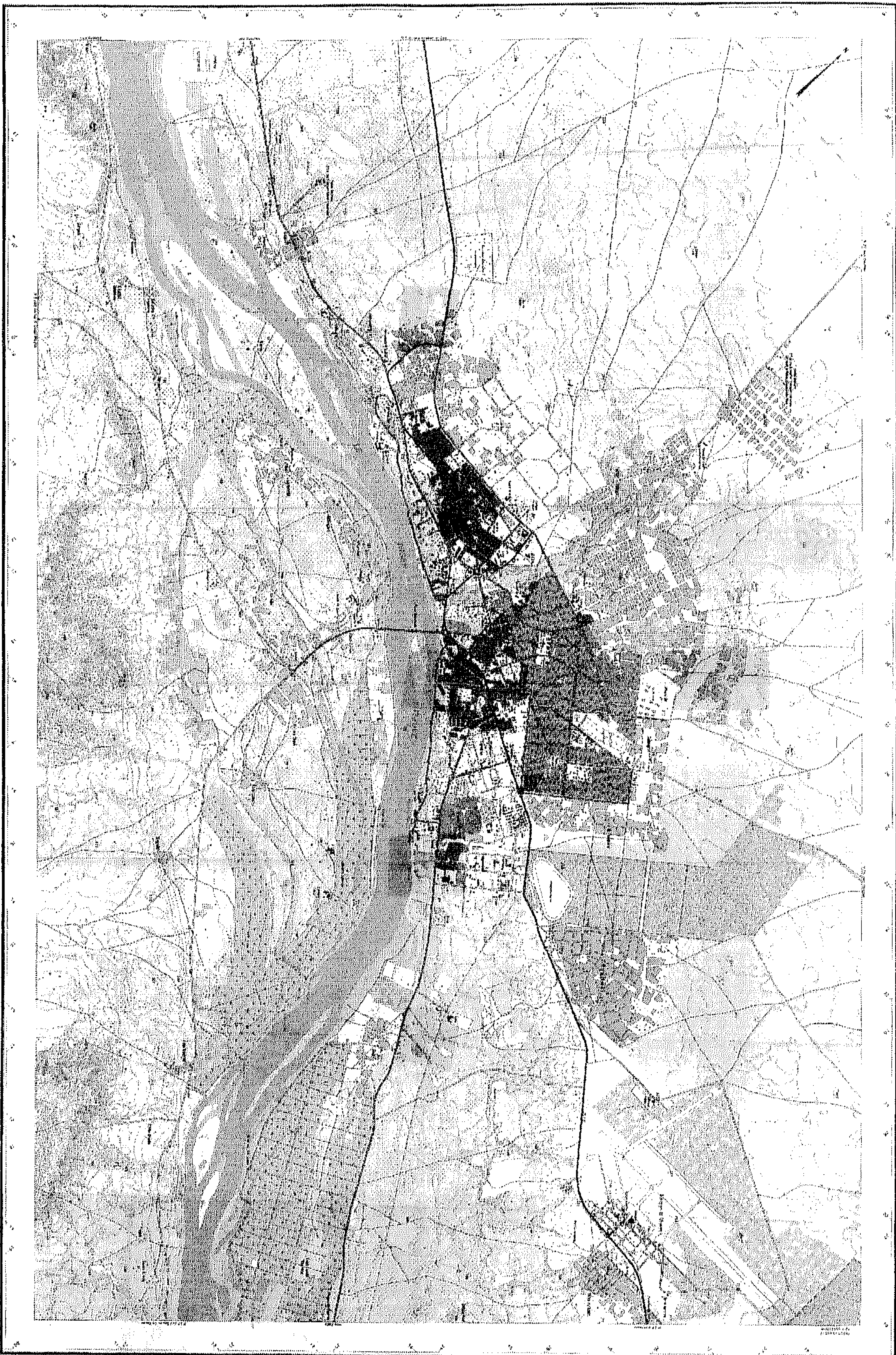
ملحق رقم ٤

حركة النمو التوازني لمدينة نيامي فى الجانب الأيسر من النهر بعد١٩٧٠



توضح الصورة الفضائية النمو العمراني لمدينة نيامي فى الجانب الأيسر من النهر نتيجة حركة النمو التوازنية بعد زوال أثر العوائق الطبيعية المتمثلة فى نهر النيجر و إنشاء كوبرى يعبر للجانب الأيسر بعد١٩٧٠.

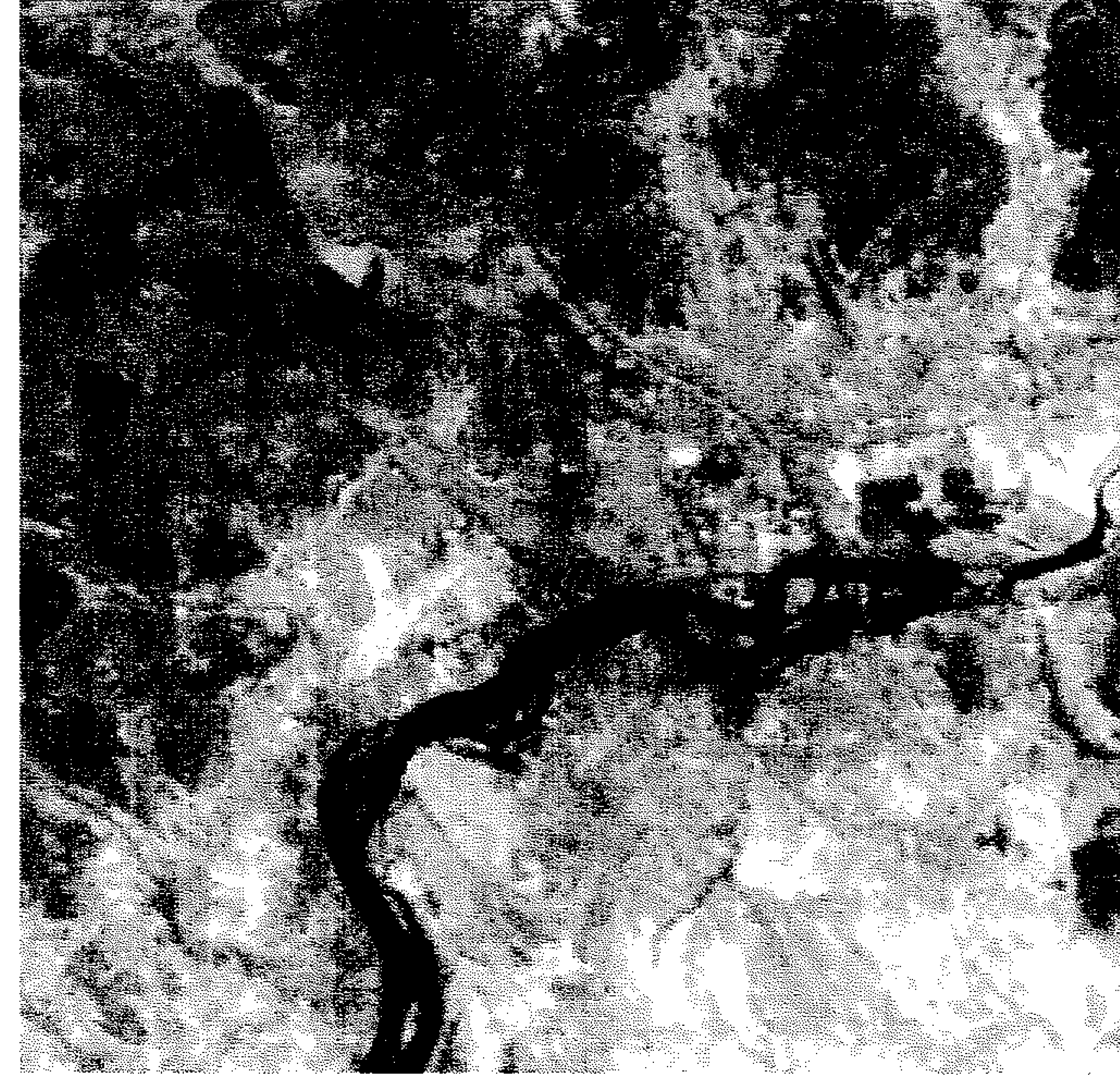
http://gallary.spotimage.com, 22/4/2006



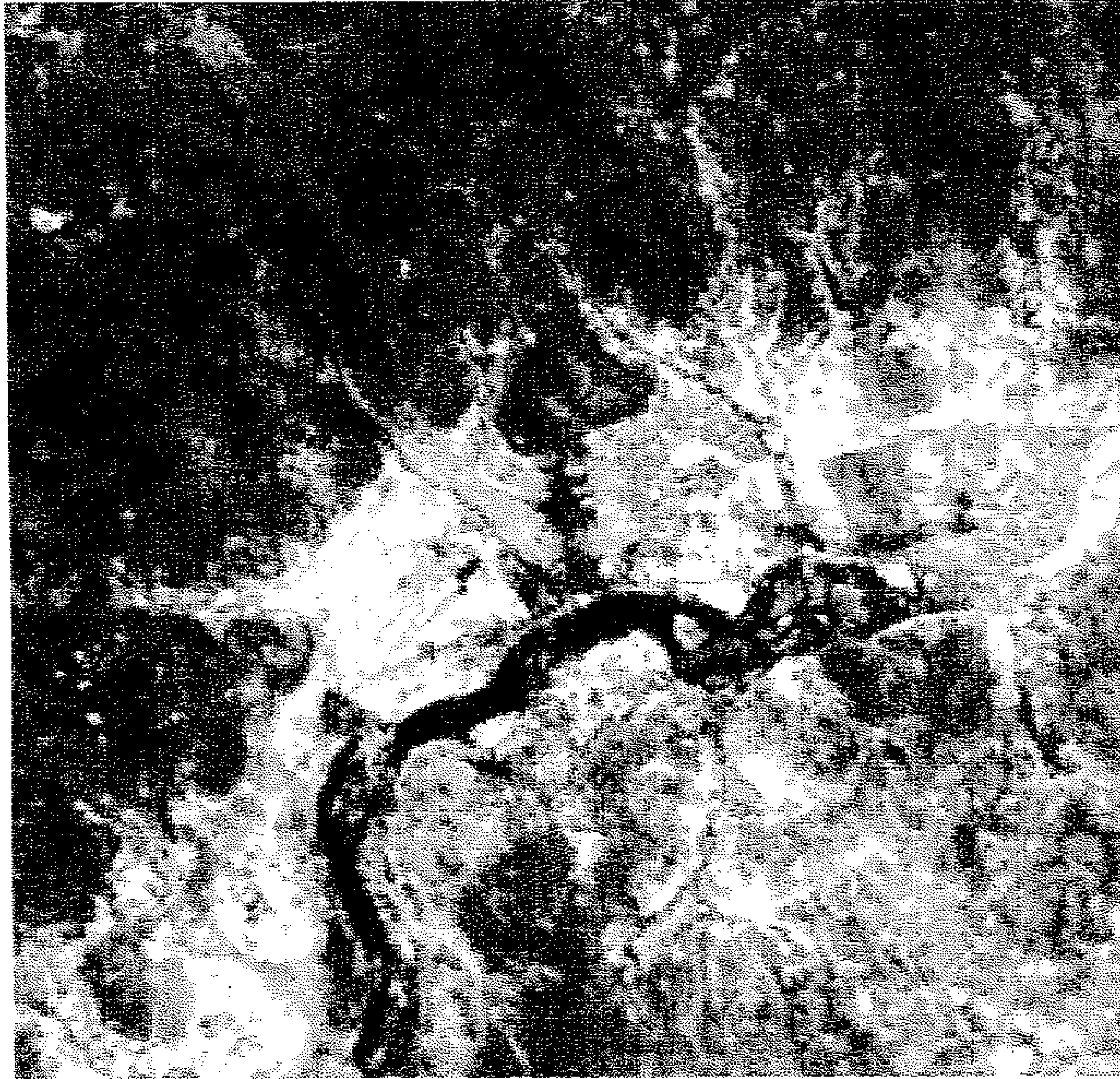
RÉPUBLIQUE DU NIGER
NIAMEY
ET SES ENVIRONS

ملحق رقم ٦

نمو مدينة بماكو (مالي) خلال الفترة من ١٩٦٨ إلى ١٩٩١



٤ يناير ١٩٩١



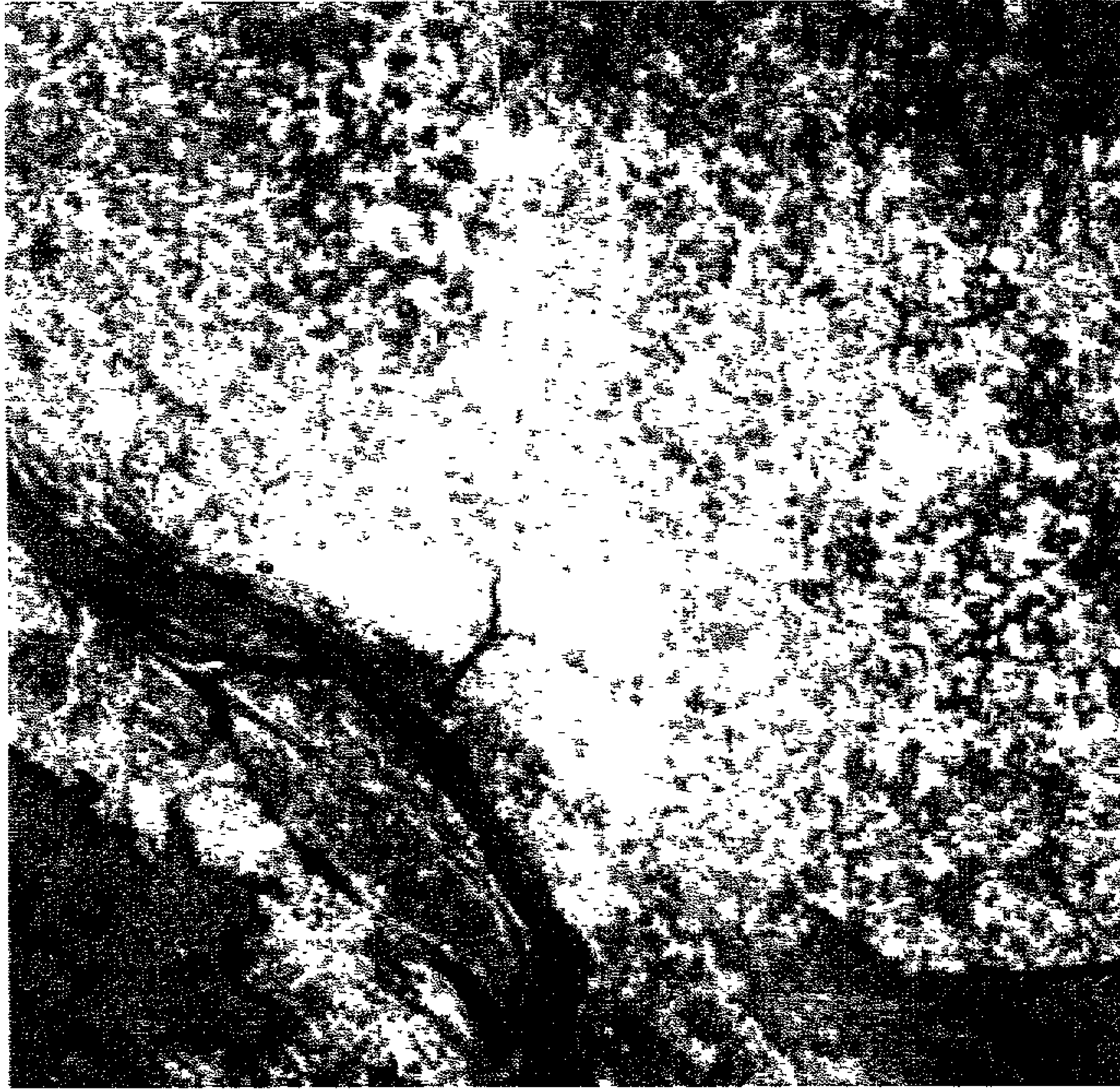
٢١ مارس ١٩٦٨

حققت مدينة بماكو نموا عمرانيا بشكل واضح خلال الـــ ٢٥ سنة الأخيرة ، و تشير الصور إلى التمدد الحضري السريع للكتلة الحضرية باتجاه السهول و التلال المحيطة ، و تظهر المناطق الحضرية في الصور بدرجات اللون الأزرق الفاتح و الرمادي، و كما يتضح من الصور فقد حققت المدينة نموا عمرانيا بشكل واضح في الناحية الجنوبية من نهر النيجربعدربط جانبي النهر .

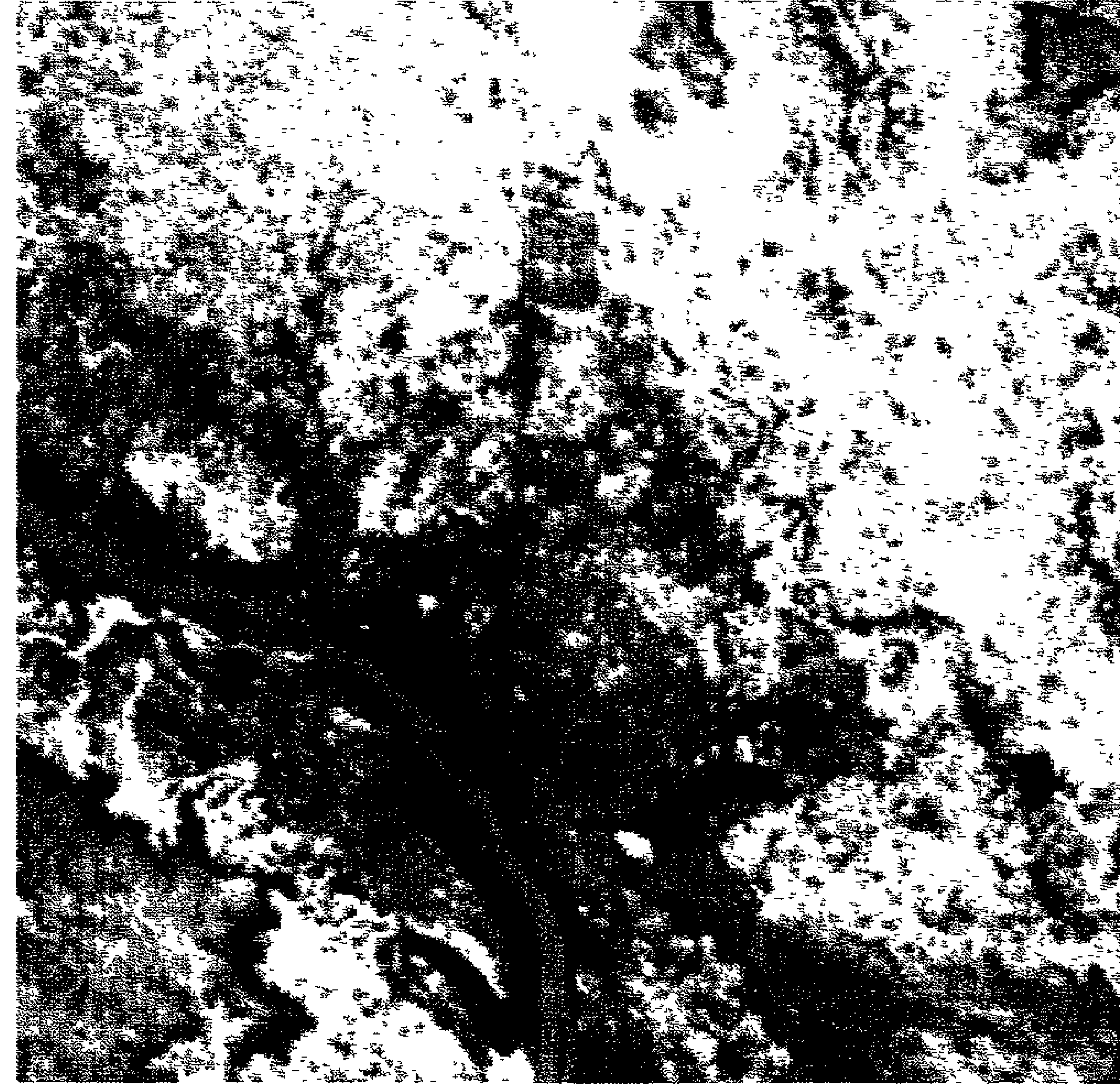
U.S. Geological Survey: Satellite Image Analysis Of Environmental Change, EROS Data Center International Program, 2003, http://edcsnw3.cr.usgs.gov/ip.

ملحق رقم ٧

نمو مدينة نيامي (النيجر) خلال الفترة من ١٩٦٥ إلى ١٩٩٢



٣١ أكتوبر ١٩٦٥

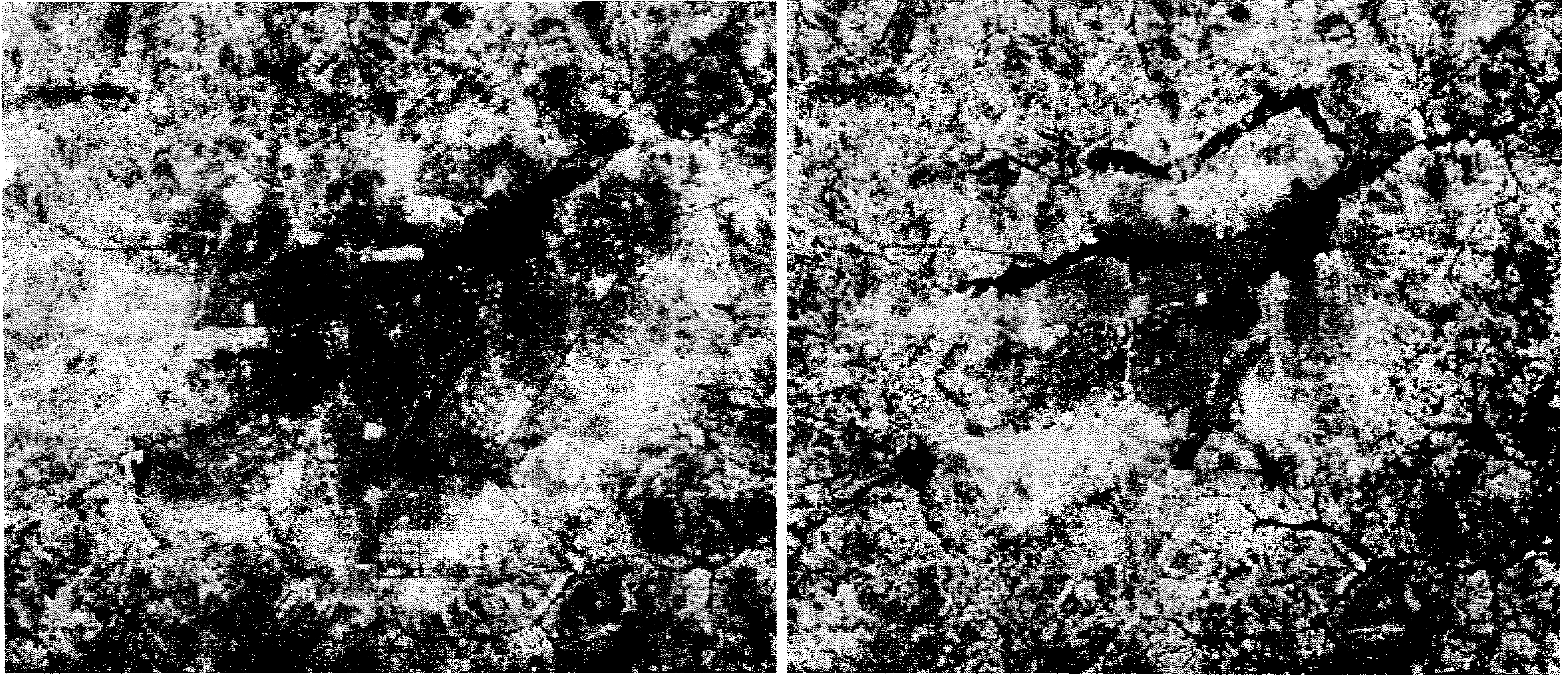


٢٥ أغسطس ١٩٩٢

توضح الصور الفضائية لمدينة نيامي في ١٩٦٥ ، ١٩٩٢ تسارع النمو الحضري للمدينة و الذي نتج عنه تزايد استهلاك الوقود الخشبي و الفحم النباتي مما أسفر عن تدهور غطاء النبات الطبيعي ، فكما تشير الصور شيدت منطقة الجنوب الغربي من المدينة تآكل مساحات غطاء النبات الطبيعي و التي تظهر في الصورة الفضائية لعام ١٩٦٥ في شكل أشرطة سوداء ثم إزالتها كما يتضح في صورة ١٩٩٢ ، و التي اختفت فيها الأشرطة الخضراء في الجزء الجنوبي الغربي من نيامي.

U.S. Geological Survey: Satellite Image Analysis Of Environmental Change, EROS Data Center International Program, 2003, http://edcsnw3.cr.usgs.gov/ip.

النمو العمراني لمدينة واجادوجو خلال الفترة من ١٩٨٦ و حتى ١٩٩٧



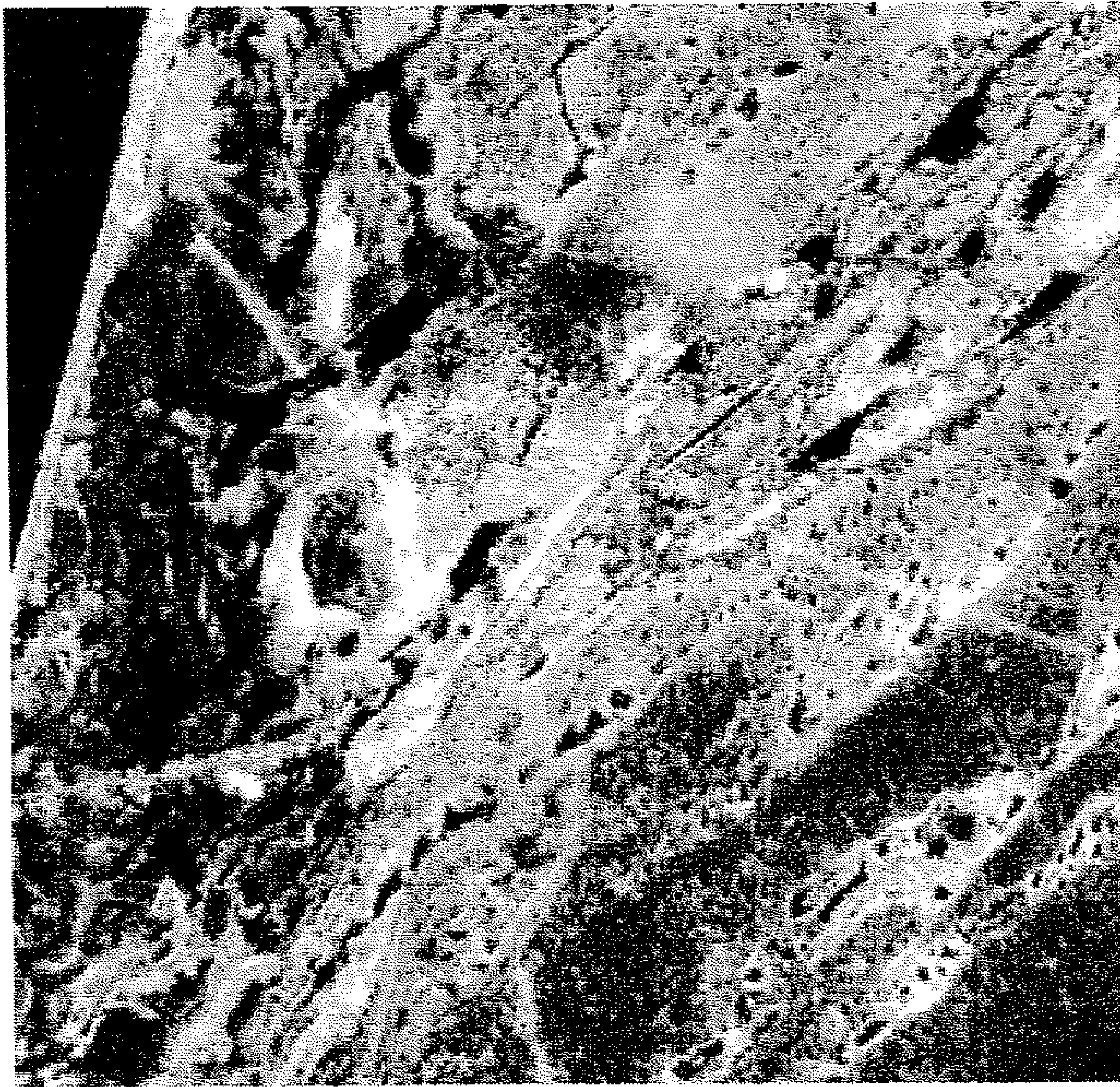
مدينة واجادوجو في عام ١٩٨٦ — مدينة واجادوجو في عام ١٩٩٧

توضح الصور الفضائية نمو الكتلة الحضرية و التوسع العمراني لمدينة واجادوجو خلال الفترة من ١٩٨٦ و حتى ١٩٩٧ ، فقد كان المطار يمثل نهاية أطراف المدينة حتى ١٩٨٦ و أصبح يقع في قلب الكتلة الحضرية في ١٩٩٧ بعد النمو و الزحف العمراني للمدينة باتجاه الشرق و الجنوب،كما أدى توسع المدينه العمراني لتدهور مناطق الاحراج وازالتها لاغراض الاستهلاك للوقود

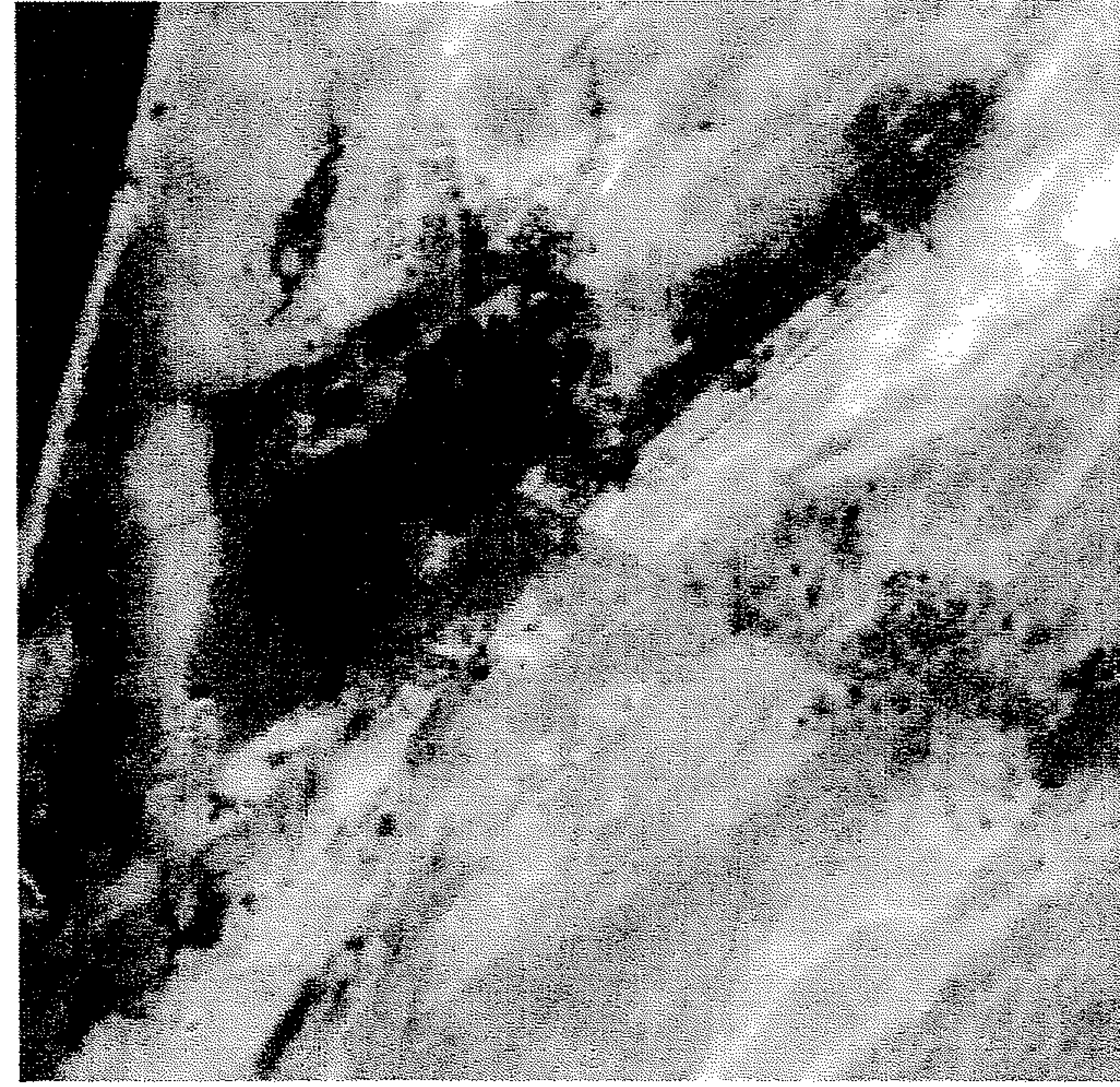
De Jong, S., et.al, Monitoring Trends in Urban Growth and Surveying City Quarters in Ouagadougou, Burkina Faso Using SPOT-XS, Geocarto International, Vol. 15, No. 2, June 2000, Published by Geocarto International Centre, Hong Kong.

ملحق رقم ٩

النمو العشوائي لمدينة نواكشوط (موريتانيا) خلال الفترة من ١٩٦٥ إلى ١٩٨٨



٣ مارس ١٩٨٨



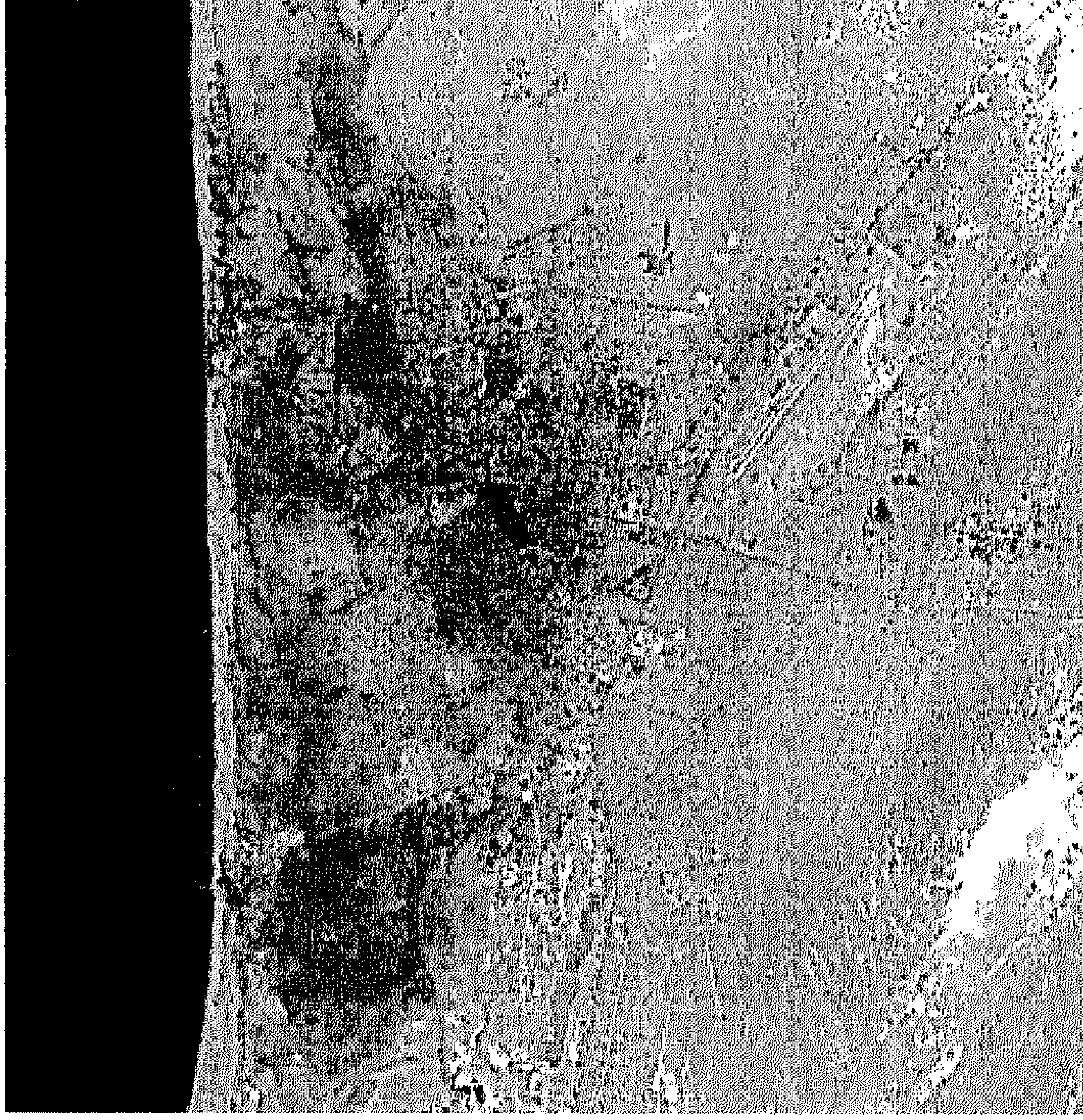
٢٦ ديسمبر ١٩٦٥

يتضح من الصور الفضائية في عامي ١٩٦٥ و ١٩٨٨ نمو المناطق العشوائية حول المناطق المحيطة بالمطار إلى الشمال من وسط المدينة و إلى الغرب من الجزء المخطط نتيجة الهجرة الريفية الحضرية بعد نوبات الجفاف المتلاحقة خلال السبعينيات و الثمانينيات.

U.S. Geological Survey: Satellite Image Analysis Of Environmental Change, EROS Data Center International Program, 2003, http://edcsnw3.cr.usgs.gov/ip.

ملحق رقم ١٠

مشكلة زحف الكثبان الرملية في مدينة نواكشوط



توضح الصورة الفضائية امتداد الكثبان الرملية والتى تظهر فى شكل الأشرطة باللون البرتقالي الداكن فى اتجاه الشمال و الشرق فى نواكشوط ، مما يتسبب في تعرض شبكة الطرق لمشكلة زحف الكثبان الرملية وتحجيم النمو العمرانى للمدينة باتجاه الشرق .

http://gallary.spotimage.com, 22/4/2006

المراجع

المراجع العربية :

١- أحمد إسماعيل : دراسات فى جغرافية المدن، دار الثقافة للنشر و التوزيع،القاهرة ، ١٩٩٣ .

٢- السيد خالد المطري: دراسات فى مدن العالم الإسلامي، دار النهضة العربية ، بيروت ،١٩٨٩.

٣- آمال إسماعيل شاور و أحمد على إسماعيل: إفريقيا المعاصرة البيئة و الإنسان و التحدي ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، القاهرة ، ١٩٩٨ .

٤- جاكلين بوجيه جارنيه: ترجمة محمد على بهجت الفاضلي :دراسات فى جغرافية العمران الحضرى ،دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٠.

٥- جمال حمدان: جغرافية المدن، عالم الكتاب، الطبعة الأولى،١٩٥٩ .

٦- ـــــــــــ: افريقيا الجديدة، مكتبة مدبولى، القاهرة، ١٩٩٦ .

٧- ـــــــــــ: المدينة العربية، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، ١٩٦٤

٨- عبد الفتاح وهيبه: جغرافية العمران،منشأة المعارف بالإسكندرية،١٩٧٥.

٩- عزيزة محمد على بدر :طنجة بوابة افريقيا ، دراسة فى جغرافية المدن ، القاهرة ، ١٩٩٧.

١٠- فتحي محمد أبو عيانه : جغرافية العمران، دراسة تحليلية للقرية و المدينة ، دار المعرفة الجامعية ، ٢٠٠٠.

١١- ـــــــــــــــ : السكان و العمران الحضرى، بحوث تطبيقية فى بعض الأقطار العربية ، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٨٤ .

١٢- ـــــــــــــــ : جغرافية السكان ،دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ١٩٨٩.

١٣- فتحي مصيلحى: تطور العاصمة المصرية و القاهرة الكبرى (تجربة التعمير المصرية من ٤٠٠٠ سنة ق.م. إلى ٢٠٠٠ م)، الطبعة الأولى، مطابع دار المدينة المنورة، ١٩٨٨.

١٤- ــــــــــــــــ: الجغرافية البشرية بين نظرية المعرفة و علم المنهج الجغرافي، الطبعة الثالثة ، مطابع التوحيد ، شبين الكوم ،١٩٩٩.

١٥- ــــــــــــــــ: جغرافية المدن ، أسس و تطبيقات عربية ، مطابع التوحيد ، شبين الكوم ،٢٠٠٠

١٦- ــــــــــــــــ: جغرافية إفريقيا من منظور جغرافى و تنموي معاصر، دار الماجد للنشر و التوزيع، القاهرة ، ٢٠٠٦.

١٧- محمد عبد الستار عثمان : المدينة الإسلامية ، سلسلة عالم المعرفة ،عدد ١٢٨ ، مطابع الرسالة ، الكويت ،١٩٨٨ .

١٨- محمد عبد الغنى سعودي : الأسس العلمية لكتابة رسائل الماجستير و الدكتوراه ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٨١ .

١٩- محمد عبد الغنى سعودي :الجغرافيا السياسية المعاصرة دراسة فى الجغرافيا و العلاقات السياسية الدولية ،الأنجلو المصرية، القاهرة ،٢٠٠٣.

٢٠- محمد مدحت جابر: جغرافية العمران الريفي و الحضرى، مكتبة الأنجلو المصرية، الطبعة الأولى، القاهرة ،٢٠٠٣.

٢١- ناصر عبد الله الصالح ، محمد محمود السرياني :الجغرافيا الكمية و الإحصائية ،أسس وتطبيقات دار الفنون،جده ،١٩٧٩.

٢٢- نعيم قداح : إفريقيا الغربية فى ظل الإسلام ، الشركة الوطنية للنشر و التوزيع ، الجزائر ١٩٦٠

المقالات

١- أحمد عبد العال : الهيمنة الحضرية لمدينة الخرطوم الكبرى ،أسبابها و نتائجها ، مجلة الجمعية الجغرافية العربية ، العدد ٣١، الجمعية الجغرافية المصرية ، ١٩٩٨.

٢- أحمد عال ولد أكيبد: النمو الديموجرافى و التوزيع المجالى فى موريتانيا، الندوة التاسعة للجمعية المغاربية للدراسات السكانية، تونس، ١٩٩٥ .

٣- حسن حسين الخولى : كثافة سكان الغرب الأفريقى بين المتغيرات و الأنماط ، نشرة البحوث و الدراسات الافريقية ، عدد ١٢، معهد البحوث و الدراسات الافريقية، جامعة القاهرة ، ١٩٨٣.

٤- سليمان عبد الستار خاطر : الجغرافى بين الخطة و التخطيط مع التطبيق على خطة الكويت ،محاضرات الموسم الثقافي الأول ، الجمعية الجغرافية الكويتية ، الكويت ، ١٩٧٥.

٥- ________ : الدول الحبيسة في إفريقيا: دراسة تحليلية في الجغرافيا السياسية ، نشرة البحوث و الدراسات الافريقية، العدد ١٨، معهد البحوث و الدراسات الافريقية، جامعة القاهرة، ١٩٨٥.

٦- ________ : جمهورية بوركينا فاسو ، الموسوعة الجغرافية للعالم الإسلامي ، جامعة الإمام محمد بن سعود ، ١٩٩٧.

٧- ________: مدن غرب افريقيا ،دراسة جغرافية تحليلية ، مجلة معهد الدراسات العربية ، العدد ١٤ ،القاهرة ، ١٩٨٦.

٨- ________:إفريقيا الإسلامية ، دراسة للدول الإسلامية و المسلمين فى القارة ، معهد البحوث و الدراسات الافريقية، القاهرة ،١٩٧٦.

٩- شوقي الجمل :الحضارة الإسلامية العربية فى غرب إفريقيا سماتها و عوامل انتشارها ، مجلة معهد البحوث و الدراسات الإفريقية ، العدد الثامن، القاهرة ، ١٩٧٩ .

١٠- عزيزة محمد على بدر : خريطة الاسكان الحضرى غير الرسمى و المتدنى فى مصر (خصائصه و آلياته و مشكلاته) ، ندوة العمران العشوائي فى مصر ، الجزء الأول ، بين الملامح العريضة و التجمعات الحضرية الكبرى ، المجلس الأعلى للثقافة، لجنة الجغرافيا ،٢٠٠٢.

١١- ــــــــــــــــــــ: المياه فى افريقيا بين الريف و الحضر، المؤتمر الدولي حول مشكلة المياه فى افريقيا، معهد البحوث و الدراسات الافريقية،١٩٩٨ .

١٢- ــــــــــــــــــــ: التحضر و الحضرية فى افريقيا، الموسوعة الافريقية، المجلد الأول ، جغرافيا، معهد البحوث و الدراسات الافريقية، القاهرة ،١٩٩٧ .

١٣- ــــــــــــــــــــ:التكلفة والآثارالاجتماعية والاقتصادية للصراعات والحروب الأهليه و انعكاساتها على البيئة والتنمية البشرية فى إفريقيا،أعمال المؤتمر السنوى للدراسات الإفريقية ، الحروب و الصراعات الأهلية في إفريقيا، ٢٩-٣٠ ،مايو ، معهد البحوث والدراسات الإفريقية ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٩ .

١٤- فاتن محمد محمد البنا: جذور الحضرية الافريقية، نموذج شمال افريقيا، الموسوعة الافريقية، المجلد الأول جغرافيا، معهد البحوث و الدراسات الافريقية،١٩٩٧ .

١٥- محمد مدحت جابر: الهجرة اللبنانية السورية إلى غرب افريقيا، منظور جغرافي، معهد البحوث و الدراسات العربية ، سلسلة الدراسات الخاصة، عدد ٢٨ ، ١٩٨٧.

١٦- محمد محمد زهرة: المستوطنات البشرية فى موريتانيا،الجمهورية الإسلامية الموريتانية، معهد البحوث و الدراسات العربية ، ١٩٧٨.

رسائل الماجستير و الدكتوراه:

١- أحمد فتوح عابدين : الحواضر الإسلامية فى غرب افريقيا فى القرنين السادس عشر و السابع عشر و تاريخها السياسي و الحضاري والاقتصادي ،ماجستير غير منشورة معهد البحوث و الدراسات الافريقية، جامعة القاهرة ،١٩٨٩.

٢- سيد قاسم :أنماط الاستيطان البشرى فى موريتانيا ،دراسة جغرافية ،رسالة دكتوراه غير منشورة كلية البنات جامعة عين شمس،القاهرة ،١٩٩٠.

٣- سيدي مالك ولد محمد فاضل،التصحر فى موريتانيا: دراسة جغرافية، ماجستيرغير منشورة ، معهد البحوث و الدراسات العربية، قسم الجغرافيا، القاهرة، ٢٠٠٦

٤- فاتن محمد محمد البنا: مراكز العمران الحضرى فى نيجيريا، دكتوراه غير منشورة ،معهد البحوث و الدراسات الافريقية ،جامعة القاهرة ،١٩٨٤.

٥- ماهر صبحي رزق :النقل و أثره فى الإنتاج الاقتصادي فى غرب أفريقيا ، ماجستيرغير منشورة ،معهد البحوث و الدراسات الافريقية، جامعة القاهرة ،١٩٧٨ .

٦- محمد جمال الدين: انتشار الإسلام فى غرب افريقيا دراسة جغرافية ، ماجستيرغير منشورة ،معهد البحوث والدراسات الافريقية ، ، جامعة القاهرة ١٩٧٥،.

٧- محمد يحى ولد المامى :المجال و السكان فى نواكشوط العلاقة الصعبة ، ماجستيرغير منشورة ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب، جامعة نواكشوط ،١٩٩٩.

٨- محمدو ولد محمد الأمين :مدينة نواكشوط قطبا للنمو، ماجستيرغير منشورة ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ، جامعة نواكشوط ،٢٠٠٢.

تقارير :

١- الأمم المتحدة : السكان و البيئة و التنمية ، تقرير موجز ، إدارة الشئون الاقتصادية و الاجتماعية ، نيويورك ، ٢٠٠١.

٢- الأمم المتحدة : تقرير اللجنة الجامعة المخصصة للدورة الاستثنائية الخامسة والعشرين للجمعية العامة، التقرير العالمي الثالث للمستوطنات البشرية، ٢٠٠١، إدارة الشئون الاقتصادية و الاجتماعية ، نيويورك ، ٢٠٠١.

٣- المخطط التوجيهى للتهيئة الحضرية لمدينة نواكشوط فى ٢٠١٠-٢٠٢٠، وكالة التنمية الحضرية، نواكشوط ، ٢٠٠٠.

المراجع غير العربية

Books:

1- **Aryeety, S., Atton**, Geography of Sub Saharan Of Africa, Prentice Hall, New Garcy, 1997.

2- **Baton, M.**, West Africa City, A Study Tribal Life in Freetown, Oxford University, 1969.

3- **Church J. Harrison**: West Africa, Study of Environment and Study OF Man's Use OF It, . Longmans, London, 1957.

4- **Clark ,J .I.**, Sierra Leone In Maps ,Atlas Of Sierra Leone ,London,1969.

5- **Clark, J. I.**, An Advanced Geography of Africa, Hulton Educational Publication .Ltd. Britain, 1975.

6- **Fage** J.D .,An Atlas OF African History, Edward Arnold, Britain , 1978 .

7- **Fage** ,J.D., An Introduction To History Of West Africa, Cambridge ,1959.

8- **Fage.**,A History of West Africa, Cambridge University Press, 1969.

9- **Frankel, Merran.**, Tribe and Classes in Monrovia, International Institute, Oxford University Press, London, 1964.

10- **Haaga, J. G.**, Population Dynamics of Senegal, Population Dynamics of Sub-Saharan Africa, University Press, London, 1970.

11- **Hance, W.A.**, Population Migration and Urbanization in Africa, Columbia 1970.

12- **Hoyle& Hilling**, Seaports And Development In Africa,London,1970.

13- **Jarret , H.R.**,A Geography Of West Africa ,Evan Press,Ibadan,1980.

14- **Kupper, H.**, Urbanization and Migration in West Africa, University of California, 1965.

15- **Morgan, M.B.** , West Africa, Methuen And Col. Ltd, London, 1969.

16- **O'Connor, A.** , The African City, Hutchinson, London, 1983.

17- **Oboli, B. &Church**, A New Outline Geography OF Africa, Africa Universities Press. Lagos, 1978.

18- **Rakodia, C.**, The Urban Challenge in Africa, Growth and Management, of its Large Cities, United Nations University, 1997.

19- **Udo, R.**, Comprehensive Geography of West Africa, Nigeria, Ibadan, 1978.

20- **Udo, R.**, The Human Geography of Tropical Africa, Nigeria, Ibadan, 1983.

21- **Siegel, J. & Swanson, D.**, The Methods and Materials of Demography, Second Edition, Elsevier Academic Press, USA 2006.

22- **Stamp, D.& Morgan, W.**, Africa study in tropical development ,John Wiley ,New York, Third Edition,1972.

23- **Stock, R.**, Africa South of The Sahara, A Geographical Interpretation, The Guilford Press, London, 1995.

24- **Seck, A.**, Dakar-Métropole Ouest-Africaine. Dakar, Institut Fondamental D'Afrique Noire, 1970.

25- **White, M. & Gleave, M.**, An Economic Geography of West Africa, G. Bell& Sons Ltd., 1971.

26- **Yancy, E.**, The Republic of Liberia, GEORGE Allen Ltd, London, 1959.

Periodicals:

1- **Abate, Yohannis**, Urbanism and Urbanization, A Journal of Opinion, Vol. 8, No. 4, Africa 2000.

2- **Abdel Hameed, W.**, Size and Growth of Urban Population in Western Africa, African Studies, African Research and Studies Institute, 1994.

3- **Addo, S.T**: Urban Transport in Ghana and Africa: Problems and Solutions, Ghana Social Science Journal, Vol.1 No.2 2002.

4- **Agyemang , K.**, A Survey of Housing Conditions and Characteristics in Accra ,An African City, Habitat International No. 25, Elsevier Science Ltd,2001.

5- **Andam, Kwesi**, Bricks and Blocks, the Future Administrative Capital of Ghana, Ghana Academy of Arts and Sciences Inaugural Lecture, 2004, Kumasi, 2004.

6- **Arecchi, Alberto**, Dakar an African Town, http://www.liutprand.it/Dakar.htm, 20/9/2006, ©Liutprand copyright 1994.

7- **Armstrong, Alien, Ivory** Cost Another New Capital For Africa, Geography, 1985.

8- **Artuso, Mario**, Urbanization And Public Health ,The Case of Commune 3 In Niamey, Niger, Association Of Collegiate School Of Planning ACSP 2004, 45th Annual Conference, Portland (Oregon), October 21 th-24th 2004.

9- **Boucoum,Y. A & Djeguema, A.**, Urban Planning In More Globalize And Competitive World, Globalization And Metropolistion In Accra, Lagos Continuum, International Society Of City And Regional Planners ISOCARP Congress 39th, Cairo, 2003.

10- **Beauchemin, C. & Bocquier, P.**, "Migration and Urbanization in Francophone West Africa: An Overview of the Recent Empirical Evidence." Urban Studies 41, No. 11 ,2004.

11- **Beauchemin, C.**, Migration to Cities in Burkina Faso: Does the Level of Development in Sending Areas Matter? World Development Vol. 33, No. 7, Elsevier Science Ltd,2005.

12- **Bugnicourt, J.**, Dakar without Bounds. In Reading the Contemporary African City. Singapore, 1983, Copyright the Aga Khan Award for Architecture, 1985.

13- **Bultynck ,P.** , Impact Of Urban Transport On The Economic, Social And Environmental Development Of The City In Sub-Saharan Africa, Urban Mobility, Eleventh Steering Committee Meeting World Bank, Accra, Ghana, April 18 – 20, 2001.

14- **Boateng**, Urban cultivation in Accra: an examination of the, nature, practices, problems, potentials and urban planning implications, Habitat International No. 26 ,2002.

15- **Christopher, A. J.**, Continuity and Change of African Capitals, Geographical Review, Vol.75, No.1, January, 1985.

16- **Collignon, B.**, Independent Water and Sanitation Providers in African Cities ,Full Report of a Ten-Country Study, Water and Sanitation Program .UNDP-World Bank ,2000.

17- **Daramola, S. A.**, Planning Policies and Affordable Housing in Nigeria, an Analysis of Abuja Master-Plan Scheme and the Re-Validation of Certificate of Occupancy. A Research report submitted to the Centre for architectural Research and Development Overseas, University of Newcastle upon Tyne, UK, 2000.

18- **De Jong, S., et.al**, Monitoring Trends in Urban Growth and Surveying City Quarters in Ouagadougou, Burkina Faso Using SPOT-XS, Geocarto International, Vol. 15, No. 2, June, Published by Geocarto International Centre, Hong Kong,2000.

19- **Devisse, J.I.**, Urban History and Tradition in the Sahel, In Reading the Contemporary African City. Proceedings of seminar seven, Dakar, Senegal November 2-5, 1982, © The aga khan award for architecture 1983.

20- **Diara, A.**, Pollution in Mali, Overall View of Chemical Pollution, United Nations Environment Program UNEP, No.25, 2002.

21- **Dietz, T. & Zaal, F.**, the provisioning of African cities, with Ouagadougou as a case study. In: I.S.A Baud, J. Post (eds) Realigning actors in an urbanizing world. Governance and Institutions from a development perspective, 2002.

22- **Diop , M.B.** , Problems Associated With Flooding in Dakar, Western Senegal, Influence of Geological Setting And Town Management, Bulletin of Engineering Geology and the Environment Volume 58, Number 2 / February, 2000, ©Springer Berlin.

23- **Diesfeld, R.**,Utilization Of Health Care In An African Urban Area, Results From A Household Survey In Ouagadougou, Burkina-Faso, Soc. Sic. Med. Vol. 43, No. 11, Copyright © Elsevier Science Ltd,1996.

24- **Erbach, J., Gaudet, G.**, Urbanization Issues and Development in Sub-Saharan Africa, Office of Sustainable Development, Bureau for Africa, U.S. Agency For International Development, Washington, 1998.

25- **Garenne ,Michel** ,Migration ,Urbanization And Child Health In Africa A Global Perspective, Conference On African Migration In Comparative Perspective, Johannesburg ,South Africa,4-7 June, 2003.

26- **Gelinas , Yves** , Well Water Survey In Two Districts of Conakry (Repuplic OF Guniea), And Comparison With The Piped City Water, Water Resource , Vol. 30, No. 9, Elsevier Science Ltd,1996.

27- **Gleave**, Port activities and the spatial structure of cities, the case of Freetown, Sierra Leone ,Journal of Transport Geography, Vol. 5,No 4,http//www.Elsevier Science Ltd,1997.

28- **Grant, R.& Yankson ,P.** : Accra City profile, Cities, Vol. 20,No. 1, 2002 Elsevier Science Ltd 2003.

29- **Grava, S., et.al**, International studio, Disaster Resilient Accra, Ghana, Columbia University, www.arch.columbia.edu, 2004.

30- **Hamdan, G.**, Capitals Of The New Africa, In Saleh Hamdan, Gamal Hamdan Collected Works, Part 2, Minstry of Culture, Cairo, 2000.

31- **Hamdan, G.**, Sizes Of African Capitals, In Saleh Hamdan,Gamal Hamdan Collected Work S, Part 2,Minstry Of Culture, Cairo,2000.

32- **Hamadoun ,M.** , Industrial Expansion In Mali ,The Issue Of Waste In The Bamako Industrial State , Summary Report, Program Of Population And Development ,World Bank ,1995.

33- **Ikejiofor, U.**, Tyranny Of Inappropriate Policies Sharing As Housing Strategy Among Middle/Low Income Households In Abuja, Nigeria, Cities, Vol. 15, No. 6, Elsevier Science Ltd,1998.

34- **Ikejiofr U.**, The Private Sector and Urban Housing Production Process In Nigeria, A Study Of Small-Scale Landlords In Abuja, HABITATITNL, Vol. 21, No. 4, Elsevier Science Ltd,1997.

35- **Imam, A, et. al** , Solid waste management in Abuja, Nigeria, WASTE MANAGE, , Vol. 28, 2008.

36- **Jarret, H.R**, Some Aspects of Urban Geography of Freetown, Sierra Leone, Geographical Review, Vol.46, No.3, Jul, 1956.

37- **Jibril, I.U**, Resettlement Issues, Squatter Settlements and the Problems of Land Administration in Abuja, Nigeria's Federal Capital, Promoting Land Administration and Good Governance,5th Regional Conference ,Accra, Ghana, March 8-11, 2006.

38- **Kabore,I. & Pilon, M.** , Intra-Urban Enrolment Disparities In Ouagadougou (INSD), National Institute of Statistical And Demography ,Burkinafaso,2001.

39- **Kejiofor, U. I.** , Land for Housing and Development Control Issues In Abuja, Ekistics, The Problems And Sciences of Settlements, Vol63,No 376,Greece, 1996.

40- **Kiabou,B.**,Timbuktu ,Mali ,intellectual and spiritual capital ,http//www.historcalmali.com , UNSCO, 2004.

41- **Klasa, M., Bontu**, Settlement Pattern in West Africa, Long Term Perspective Study, OECD, Jan.1998.

42- **Kofi ,B.**, Application Of a rational Model In GIS for Flood Risk Assessment In Accra, Ghana ,Journal Of Spatial Hydrology, International Hydrological Program, UNESCO and ITC. Netherlands, 2001.

43- **Mabaye, A. & Moustier, P**, Market-oriented urban agricultural production in Dakar, The Mega-Cities Project & the United Nations development Program (UNDP), 1999.

44- **Malainie ,M.L.**,Determinates Of Maternal Care In Mauritania research Monograph Series ,No.26, (CDC), 27th Annual Seminar, Cairo ,December,1997.

45- **Mcintosh, S.**, The early city in West Africa , towards an understanding, The African Archaeological Review, Vol. 2 ,1984.

46- **Mensah** , **A.**, People And Their Waste In An Emergency Context ,The Case of Monrovia , Liberia, 2005 ,Habitat International , Vol.30, Elsevier Science Ltd,2006.

47- **Ndione, E.**, Growth and Environment of the Dakar Suburbs the Case of Grand Yoff, In Reading the Contemporary African City. Singapore, 1983, Copyright the Aga Khan Award for Architecture, 1985.

48- **Nijega**, C.K. , From Master Planning To City Development Strategies ,Issues ,Challenges And Opportunities For African City At Planning African Conference ,UNDP Program ,Durban ,South Africa,17-20,Sept 2002.

49- **Njoh,A.J.** ,The Experience And Legacy of French Colonial Urban Planning In Sub-Saharan Africa, International Journal of Urban And Regional Planning Research 54 ,2004.

50- **Odile, G.**, From Hill Station (Freetown)To Downtown Conakry (First Ward), Comparing French And British Approaches to Segregation In Colonial Cities At The Beginning of the Twentieth Century, Canadian Journal of African Studies, Vol. 32, No. 1. 1998.

51- **Ouedraogo, Bo.**, Household Energy Preferences for Cooking In Urban Ouagadougou, Burkina Faso, Energy Policy 34, 2006.

52- **Painter, M. Thomas,** Livelihood Mobility and Aids Prevention in West Africa, Challenges and Opportunities for Social Scientists Initiatives, CARE Primary Health Care Publication Series, New York, No 37 July,1994.

53- **Piedade**, Longstanding presence of HIV-2 infection in Guinea –Bissau, West Africa, Acta Tropica, No76, 2000.

54- **Peil, M.**:African Squatter Settlements,A Comparative Study, Urban Studies, Vol.13,1976.

55- **Peterson, S.**, Dakar, Senegal, Its Urban Structure, In Geography Of World Urbanization, GeographyCourses Maclester,University,Spring,2003, http://www.macalester.edu/geography.

56- **Prescott, H. P. & Grove**, Sand Formations in the Niger Valley between Niamey and Bourem, Geographical Journal, Vol. 126, No. 2. Jun., 1960.

57- **Rakodi, C.**, African towns and cities, Powerhouses of economic development or slums of despair?, "City Futures" conference, University of Illinois, Chicago, 8-10 July, 2004.

58- **Ribot ,Jesse** , A History OF Fear, Imagining Deforestation IN The West African Dryland Forests, Working Paper, Africa Technical Division of The World Bank, January 1999.

59- **Sabin, A. A**, Flood management in Cape Verde. The case study of Praia, Urban Water Vol.1,1999.

60--**Sabine H.**, Modeling Inter-Provincial Migration in Burkina Faso, West Africa: The Role of Socio demographic And Environmental Factors, Applied Geography Vol.23, 2003.

61- **Sarpei, A.J.**, Urban Market Gardens, Accra, Ghana The Mega-Cities Project & the United Nations development Program (UNDP) 1994.

62- **Schatz, E.**, When Capital Cities Move, The Political Geography OF Nation and State Building, Kellogg Institute for International Studies ,University of Notre Dam, Working Paper No. 303 - February 2003.

63- **Shapior O ,D.& Tambashe ,B.O**, fertility transition in Rural And Sub- Rural Sub-Saharan Africa, In Parfait ,M. Enyegue & James ,f .Phillips, Reproductive Change in sub-Saharan Africa , 4th Ed., Clarendon press,Oxford,2001.

64- **Songsore, J.**, Environmental Health Watch And Disaster Monitoring In The Greater Accra Metropolitan Area (GAMA), 2005. University OF Ghana, Legon, Project Proposal presented to UNDP/IIED, 2006.

65- **Sow, F.**, Pikine Senegal In A Reading Of A Contemporary African City, Proceeding Of A Seminar 7th Architectural Transformation In Islamic World, Dakar, Senegal, Nov.2-8, 1985.

66- **Steel, R.W.**, The Towns Of Tropical Africa, In Prothero &Barbour, Essays On African Population, Routledge ,London ,1961.

67- **Subonteng,M.E&Naguib,M.**,Demographic Situation ,Population Control And Development In Ghana,(CDC), 27th Annual Seminar, Cairo ,December,1997.

68- **Tabouret, A. K** , Language Use In Relation To The Growth Of Towns In West Africa-A Survey, International Migration Review, Vol. 5, No. 2, Summer, 1971.

69- **Take, O.**, Abuja, the New Capital of Nigeria, and the Urban Design of Its Central Area. In Continuity and Change: Design Strategies for Large-Scale Urban Development. Margaret Bentley Sevcenko (ed). Cambridge, Massachusetts: The Aga Khan Program for Islamic Architecture. 1982.

70- **Traoré, S.**, Mobility and HIV/AIDS in West Africa: Beyond the theoretical relation, CICRED/UNDP seminar on mobility and HIV/AIDS, Paris, 2004

71- **Theunynck, S.**, A Sterilizing Capital: Nouakchott. In Reading the Contemporary African City, Brian Brace Taylor (ed), Singapore, Concept Media/The Aga Khan Award for Architecture, 1983.

72- **Ukoha,O. M** , Assessment Of Residents' Satisfaction with Public Housing in Abuja , Nigeria, HABITAT ITNL, Vol. 21, No 4, Elsevier Science Ltd,1997.

73- **Vaa, Mariken**, Housing Policy After Political Transition ,The Case Study of Bamako, Environment And Urbanization, Vol.12,No.1. April, 2000.

74- **Veuthey, B.**, Magnambougou Upgrading Project, Bamako, Mali. In Large Housing Projects: Design, Technology, and Logistics. Margaret Bentley Sevcenko, (ed). Cambridge, Massachusetts: Aga Khan Program for Islamic Architecture, 1985.

75- **Winters, C.**, Urban Morphogenesis in Francophone Black Africa, Geographical Review .Vol.72.No.2.April.1982.

76- **Yankson, W. &. Kofie, R.**, Monitoring Urban Growth, Urbanization of the Fringe Area of Accra, RSAL - Remote Sensing and GIS Applications Laboratory, Working Paper, 2004.

77- **Yeboah,.E** , Demographic And Housing Aspects Of Structural Adjustment and Emerging Urban Form In Accra, Ghana, Africa Today, Vol.50,No.1, Indiana University Press,Spring,2003.

78- **Yeboah, I.E.**, Structural Adjustment And Emerging Urban Form In Accra, Ghana, Africa Today Vol.47,NO.2, , Indiana University Press,Spring,2000.

Sources& Reports:

1- **Ghana Statistical Service (GSS)**, Ghana Living Standards Survey, Report of the Fourth Rounds (GLSS 4), Accra, October, 2000.

2- **Ministry Of Federal Capital Territory:** Abuja Nigeria's New Capital, So Far So Good, Abuja, 1992.

3- **OECD:** Regional Atlas of Transport and Telecommunication in the ECOWS zone, West African Club& OECD Secretariat, 2006.

4- **OECD:** Land Use Planning In West Africa, Unclear Aims Within Irrelevant Boundaries, **World Bank**, January, 1993.

5- **Sahel and West African Club Secretariat:** Work Plan, 2004, OECD, June, 2004.

6- **Sub-Saharan Policy Transport Program (SSATP)**: Poverty and Urban Mobility in Conakry, Final Report, African Region, World Bank, 2004.

7- Un Habitat: global Urban Indicators, Version 2 Urban Indicator Qualitative data, United Nation, 1998.

8- **United Nations**, World Urbanization Prospects, the 2001 Revision, Department of Economic and Social Affairs 2002.

9- **United Nations**, World Urbanization Prospects, the 2003 Revision, Department of Economic and Social Affairs 2004.

10- **United Nations:** The Challenge Of Urbanization The World Large Cities, ,An Analysis Population Division ,Department Of Economic And Social Information And Policy, New York,1995.

11- **United Nations**: World Urbanization Prospects The 2005 Revision, Department of Economic and Social Affairs, New York, 2006.

12- **World Bank** :Togo Urban Development Project : Republic Of Togo , Staff Appraisal Report,No.11135,April,26,Occidental And Central Africa Department ,1994.

13- **World Bank** :Upgrading of Low Income Urban Settlement Country Assessment Report,Mali,January,2002.

14- **World Bank: Upgrading** Low Income Urban Settlement, Country Assessment Report, Cote devoir, January, 2002.

Links :

1- **http** www.Portnovo.com , the Colombia Encyclopedia, 6th Ed. 2001, Colombia university press. 2-9-2003.

2- **http//** www.fct.gov.ng/abujacity. 15-4-2004.

3- **http//**www.Colombiaencyclopedia.net. 11-5-2004.

4- **http//**www.bartleby.com/Africatraveling.net/protonovo-history,21-3-003.

5- **http//**www Factmonester.com/ Freetown/early history for Freetown,14-2-2004.

6- **http//**www Senegal online.Com/saintlouishistory, 16-4-2006.

7- **http//**www Wikipedia,FreeEncyclopedia,Yamoussoukro,WikipediaNet: 14-8-2004.

8- **http//**www wikipedia.org/wiki .en/grandbassam ,16-11-2005.

9- **http//**www. Ghana district.com.7-1-2007.

10- **http//**www.ESRI.com/Data , 2004.

11- **http//**www:ISAafrica.com, district deYamoussoukro,27-9-2003.

12- **http**://www.worldgazzeteer.com, 21-12-2005.

And finally, the most important problems facing capital cities in West Africa are presented in chapter six and categorized among demographic (over urbanization growth and its consequences), urban sprawl, environmental and health problems. Strategies and policies directed for enhancing and development of urban environment and solving its problems are discussed; also some specific solutions proposed by governments to solve problems facing capital cities granted by local and international agencies are discussed. Study concludes that all of capital cities in West Africa suffer from a lot of problems, and depicts that some urban environment enhancement projects in upgrading deteriorated areas had been executed as in the case of Bamako, Dakar and Ouagadougou.

The thesis also contains tables and statistical data that have been analyzed and discussed by the use of illustrative maps and figures that demonstrate relations and conclusions from the study. Also appendixes sample satellite images from the program "Google Earth" through the internet for some capital cities in West Africa showing their characteristics, and other some illustrating some problems facing capital cities in the study.

applicable, on the other hand, the study shows that the ZIBF rule is not applicable and can't be realized in the countries of the study area, it can be realized only in the developed countries, this reveals that the urban systems are unbalanced in West Africa and a complete primacy of the first city that lead to an additive problems on the urban environment.

The fourth chapter discusses the internal structure properties of capital cities in West Africa through analyzing city morphology in the first section by studying the city plan, buildings and street network, then comparing the different urban effects either Islamic, French or British on the urban style of the city yielding different and unique styles. Based on this analysis, capital cities in West Africa are categorized according to their urban structure properties. The second part of the chapter studies the functional areas and the functional structure in the urban space of capital cities in West Africa, management uses are considered as the most important uses of cities, because of their function as capital cities. While commercial uses occupy large areas regarding the commercial function of most of these cities as major ports in their countries. The third part presents the different types of residential uses of cities and the effect of residential segregation policies during the colonial period, which continued to be applied after independence on social and economic bases.

Chapter five is devoted for intensive analytical study of the internal structure properties for three capital cities in West Africa, namely "Accra, Dakar and Nouakchott". Focusing on their morphology and specifying important functional areas to clarify its picture of functional structure and differentiate types of settlement in each city of them. This study depicts the different types of city structures like the linear plan type directed by the sahelian site and the road network, while the radial plan type is related to capital cities in the urban explosion stage, enforced by the radial road network. Old parts of capital cities obey the grid plan, unlike the new parts that take hybrid planed type. Obviously, there is a lake in the urban planning of the deteriorated squatters in capital cities in West Africa.

network of colonial capital cities acts as a base for the current capital cities in West Africa after independence. Also we have concluded that even there had been a lot of urban systems in West Africa before colonization but the late European colonization affected greatly the picture of urban system in West Africa, and also despite of independence, most of the picture still affected by the former colonization policies.

In chapter two, the site and situation of the current capital cities have been analyzed and demonstrate the geographical distribution of these cities focusing on the distribution axis's, relating this distribution picture with the factors and variants related to each of former stages discussed in chapter one. It is concluded from the study in this chapter that capital cities in West Africa occupies the most important situations and convenient sites in most of their countries, but a few of them suffer from a lot of problems related to its site like flood problems, sanitation problems and earthquakes that opposes its rule in the country development, not to mention that these situations had been chosen for colonial purposes. It is clear that the geographic distribution of most of current capital cities in West Africa is based on the network of colonial capital cities. The study also depicts the phenomena of capital cities migration and movements and its effect on the urban transformation for the geographic distribution of capital cities Network in West Africa. It's shown also that there is a strong trend for applying the un-centralized policies and capital cities migration to the interior of the countries for the purposes of ethnic balancing and equity of development processes.

Chapter three studies the size growth of capital cities in West Africa, through studying the population sizes of capital cities and their growth rates during the second half of the 20^{th} century till 2005. Population size classes (hierarchy) of capital cities is studied also, it has been shown that capital cities in West Africa are divided among three groups, namely, mega cities, large cities and small cities. The mega cities group contains one third of capital cities with a total population size of 8.25 from 14.5 million inhabitants at 2005 for all capital cities in West Africa. Urban primacy and urban balancing is studied for capital cities through applying the first city and primacy lows and the applicability of the rank and size on these cities in their countries. The first city low is shown to be generally

Thesis Summary

Capital cities can be viewed as the head of the urban hierarchy system. Studie concerning capital cities come in the first place for the decision makers, especiall studying the urban geography of capital cities as the focal point of developmen Recently, there is a strong trend in handling problems facing capital cities, which lead int catastrophic situations in most of capital cities in the developing world. West Africa i one of the ancient urbanized parts of the continent, after northern Africa. There are man evident on urbanization in West Africa, either the very old capital cities or the administrative centers and the existence of large trade centers that may go back to the Eighth century. It's important also to denote that West Africa knows urbanization long time ago before the early colonization in the 15th century through ancient kingdoms. This study consists of six chapters preceded by an introduction and ended with a conclusion that analysis the results and the most important notes that the student perceived and also followed by a research contents then a list of Arabic and non Arabic references.

The first chapter discussed the urban history of capital cities in West Africa, through following their evolution and development over different stages affected its history, the European colonization is considered as the separator between these stages, and then discusses the features of each stage. We have proved in this chapter that; urbanization in West Africa goes back to the ancient eras many centuries before the early colonization contacts with Africa. Studying features of each stage shows that cross-desert trade was the driving force of evolution of cities in the early stage of urbanization before colonization, and also concentrated at the edge of the Sudanese belt zone around good natural resources, i.e. water and soil, like Timbuktu, Gao, Kano and Sokoto. On the other hand, small capital cities were concentrated inside the forest zone, depending on native handmade products from wood and clothes, and trade with ships crossing the Atlantic, like "Kumasi, Apome and Alada". This study depicts that, in the colonial stage; the political and administration factor was the most important factor in the evolution of capital cities along with the Sahel as main ports, connected to the hinterland with a road and railway network, for the sake of easy taking of natural resources of colonies, the

Cairo University
African Research and Studies Institute
Geography Department

Dissertation Summary

By: Enas Fouad Hegazy Ghabbour

Date & Place of Birth: 21/12/1996

AGA – Dakahlia- Egypt

Grade, Specialized: Master Degree in Geography
Specialization: Human Geography (Urban Geography)

Title of Dissertation:

Capitals in Western Africa Study in Urban Geography

Under Supervision of

Prof. Dr. Faten Mohamed Mohamed Elbanna
Prof. of Human Geography-Cairo University

Cairo
2008